

1987 ஏப்ரல் 4]

[T. VENKATA REDDY]

(2) Fifty-seventh Report of the Committee on Public Accounts on paragraph 3.1 pertaining to Public (Chief Minister's Nutritious Meals Programme) Department in the Report of the Comptroller and Auditor-General of India for the year 1983-84 (Civil).

(ஆ) மனுக்கள் குழு.

திரு. தி. அன்பழகன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, சென்னை நகரிலுள்ள குடிசை மாற்று வாரிய குடியிருப்புகள், குடிசைப்பகுதிகள், நடைபாதையில் அமைந்திருக்கும் குடிசைகளிலுள்ள மக்களுக்காக அடிப்படை தேவைகளை பெருக்கக் கோரி பெண்ணுரிமை இயக்கத்தினரிடமிருந்து பெறப்பட்ட மனுக்கள் மீதான—குழுவின் இரண்டாம் அறிக்கையை அவைக்கு அளிக்கிறேன்.

6. வரவு செலவுத் திட்டம், 1987-88, வாக்கெடுப்பு—(தொடர்ச்சி)

(அ) கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் நிர்வாகம்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 3,79,06,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்”

திரு. சா. ஜெயச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, தென் ஆற்காடு மாவட்டம் காட்டுமன்னார் கோயில் பகுதிகளில் உள்ள கஞ்சங் கொல்லை கொண்டாயிருப்போன்ற பல கிராமங்களுக்கு பேருந்து வசதி இல்லாமல் மக்கள் அவதிப்படுவதை நிவர்த்தி செய்ய நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டிய அவசியம் குறித்து விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 3,79,06,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.”

[1987 ஏப்ரல்]

(ஆ) கோரிக்கை எண் 39—சாலைகளும் பாலங்களும்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“மானியக் கோரிக்கை எண் 39—சாலைகளும் பாலங்களும் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 91,50,95,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்”

திரு. கி. வெங்கடாசலம்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, திருச்சி-சிதம்பரம் சாலையில் பிரியும் கல்லக் குடி—மால்வாய்—குளத்தூர்—அரியலூர் சாலையை மேம்பாடு செய்வதுடன், கல்லக்குடியில் இருந்து குளத்தூர் இடையில் குறுக்கிடும் ஓடைகளில் பாலங்கள் அமைப்பது குறித்தும் விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“மானியக் கோரிக்கை எண் 39—சாலைகளும் பாலங்களும் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 91,50,95,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.”

(இ) கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 5,63,91,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்”

திரு. எ. எஸ். ஏ. ஆறுமுகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, கொள்கை பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலை போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 5,63,91,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”.

1987 ஏப்ரல் 4]

திருமதி தா. இராசாம்பாள் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, தலைவாசல் ஊராட்சி எல்லையில் நகரப் பேருந்து வசதி மையம் தொடங்க தலைவாசலை டவுன் ஷிப்பாக அறிவிப்பதன் அவசியம் பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க் கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 5,63,91,000 இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”.

(ஈ) கோரிக்கை எண் 54—சாலைகள்—பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“மானியக் கோரிக்கை எண் 54—சாலைகள்—பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 34,01,23,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்.”

திரு. கே. எம். தங்கமணி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, விழுப்புரம் (நெடுஞ்சாலை) கோட்டத்தில் செட்டணை சாலையில் கி.மீ. 3/6-ல் குறுக்கிடும் தொண்டி யாற்றில் மழைக் காலங்களில் நீர்ப் பெருக்கெடுப்பதாலும், 1985 பெருமழையில் இக்குறுக்கீட்டில் புதைக்கப்பட்டிருந்த குழாய்கள் முற்றிலும் பாதிக்கப்பட்டுள்ளதாலும் பணித்தொகுப்பு பட்டியலில் விழுப்புரம் கோட்டத்தில் வரிசை எண் 1-ல் இடம் பெற்றுள்ள மிக அத்தியாவசியமான இத்திட்டத்தை 1987-88-ம் நிதியாண்டில் எடுத்துச் செய்வது குறித்து விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“மானியக் கோரிக்கை எண் 54—சாலைகள்—பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறு கின்ற ரூ. 34,01,23,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”.

[1987 ஏப்ரல் 4]

(உ) கோரிக்கை எண் 55—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“மானியக் கோரிக்கை எண் 55—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 70,96,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெறவேண்டும்.”

திரு. எ. எஸ். ஏ. ஆறுமுகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, கொள்கை பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“மானியக் கோரிக்கை எண் 55—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.70,96,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.”

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கைகளும் வெட்டுத் தீர்மானங்களும் பேரவை முன் விவாதத்திற்கு வைக்கப்பெறுகின்றன. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் முன்னுரையாக ஏதாவது கூற விரும்பினால் கூறலாம்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அவையின் முன் வைக்கப்பெற்றுள்ள கெளரவக் குறிப்புகளை ** நான் படித்ததாகக் குறிப்பேட்டில் ஏற்றிக்கொள்ளவேண்டும்.

திரு. ஆர். கோவிந்தசாமி: மாண்புமிகு பேரவையினுடைய துணைத் தலைவர் அவர்களே இங்கே நமது மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், அடுத்தாற்போல் சாலைப் போக்குவரத்தும், கப்பல் போக்குவரத்தும், சாலைகள்-பாலங்கள் குறித்த மானிய கோரிக்கைகளை இங்கே சபையின் முன்னால் சமர்ப்பித்து இருக்கிறார்கள். நான் மோட்டார் வாகனங்கள் சட்டம் என்ற அடிப்படையிலே இங்கே புதிதாக ஓடக்கூடிய நகர பஸ்களுக்கும், நகர

** 172 முதல் 276 வரையுள்ள பக்கங்களில் இணைப்புகள் III, IV V ஆக அச்சிடப்பெற்றுள்ளன.

1987 ஏப்ரல் 4] [திரு. ஆர். கோவிந்தசாமி]

பேருந்துகளுக்கும் விரைவு வண்டிகளுக்கும் இங்கே டாக்ஸ்-லே ஒரு பைசாவாக ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு கூட்டியிருக்கிறார்கள். ஆனால் இன்றைக்கு சாதாரணமாக ஓடுகின்ற பஸ்களுக்கும் டாக்ஸ்-ஐ உயர்த்தியிருக்கின்றார்கள். என்னுடைய கருத் தெல்லாம் நம்முடைய தமிழகத்திலே பல மாநிலங்களுடைய பஸ்கள் பெர்மிட் என்ற பெயராலே, ஆம்னி பஸ்-ஆக கிட்டத்தட்ட 400 விரைவு பேருந்துகளாக ஓடுகின்றன. ஆனால் இன்றைக்கு கர்நாடக மாநிலத்திலே விதித்திருக்கின்றது போல ஒரு சீட்டுக்கு 500 ரூபாய் தொகை அளவில் ஒரு பைசா நஷ்ட ஈட்டை சரிகட்ட முடியும் என்பதுதான் என்னுடைய கருத்து. அது மட்டுமல்ல, இன்றைக்கு இரவிலே செல்லக்கூடிய திருவள்ளூர் பஸ் போன்றவைகளுக்கு, விரைவு வண்டிகளுக்கு எல்லாம் இங்கே ஓடக்கூடிய டவுன் பஸ்ஸுக்கு ஒரு பைசா கூட்டி எழைமக்கள் அவதிக்குள்ளாகின்ற நிலையை விட அந்த விரைவு வண்டிகளுக்கு கூடுதலாக 3 பைசாவாக அதையே உயர்த்தினால் அந்த பணத்தை சரி கட்டமுடியும் என்பது என்னுடைய கருத்து. அதைப் போன்றும் கர்நாடக மாநிலத்திலே லக்சுரி பஸ்களுக்கு ஆயிரம் ரூபாய் என்று விதித்திருக்கிறார்கள். இன்றைக்கு நம் மாநிலத் திலே பல பகுதிகளிலே செல்லக்கூடிய பினாமி பர்மிட் வைத்துக் கொண்டும், பினாமி பஸ் பெர்மிட் வைத்துக்கொண்டும் நடத்து பவர்களுக்கு அவைகளை விதித்தால் இன்றைக்கு இந்த நஷ்டத்தை சரிகட்டமுடியும் என்ற நல்ல நோக்கத்துடன்தான் இதை உங்கள் முன்னால் வைக்கிறேன்.

நம்முடைய தமிழ்நாட்டிலே, இந்திய துணைக் கண்டத்திலே பார்க்கின்ற போது, நாம் இன்றைக்கு தமிழகத்திலே ஒரு தலை சிறந்த, வீர நடை போடக்கூடிய அளவுக்கு போக்கு வரத்து அமைந்திருக்கிறது என்று சொன்னால் அது மிகை யாகாது. காரணம் இன்றைக்கு வட மாநிலத்தினைப் பார்க்கும் போதும், பக்கத்து மாநிலங்களைப் பார்க்கின்றபோதும், நம்முடைய தமிழகத்திலே இன்றைக்கு முன்னால் இருந்த ஆட்சியிலே 4 ஆயிரம் பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருந்தன. இன்றைக்கு மதிப்பிற்குரிய அமைச்சர் அவர்கள், பொன்மனச் செம்மல் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சியிலே 11 ஆயிரம் பஸ்கள் இன்றைக்கு நல்ல முறையில் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன என்று சொல்லும்போது அதை நான் பாராட்டத்தான் வேண்டும்.

[திரு. ஆர். கோவிந்தசாமி] [1987 ஏப்ரல் 4]

(பிற்பகல் 1-00)

மக்களுடைய நலனுக்காக, தமிழகத்திலே எங்கே நினைத்தாலும், அங்கே மக்கள் பஸ்களை ஓட்டிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அதை மனதிலே கொண்டு மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கு நான் நன்றி சொல்ல கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதுமட்டுமல்ல, ஒரு காலத்திலே, தமிழகத்திலுள்ள பல பகுதிகளிலே, குறிப்பாக என்னுடைய தொகுதியிலே பஸ் வசதியே இல்லை. பஸ் இல்லாத எங்கள் பகுதிக்கு பெண் கொடுக்க மாட்டோம் என்று சொன்ன காலம் உண்டு. இப்படி பெண் கொடுத்து, பெண் எடுக்க மாட்டோம் என்று பஸ் இல்லாத ஒரே காரணத்திற்காக சம்பவங்கள் தமிழ்நாட்டிலே பல பகுதிகளிலே நடைபெற்றிருக்கின்றன. இந்த இக்கட்டான சூழ்நிலையை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் தவிர்த்து ஒரு மாத காலத்திற்குள் எங்கள் பகுதியிலே 13 பஸ் தடங்களை ஏற்படுத்தி, பஸ்களை விட்டதற்காக மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கு என்னுடைய நன்றியை தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். எங்களுக்கு இருந்த குறைகளை எல்லாம் அவர்கள் நீக்கவிட்டார்கள்.

அடுத்து, இன்றைக்கு பஸ்களை தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்ற கொள்கை வலுவடைந்து வருவதை நாம் பார்க்கிறோம். அதிலே நாம் இக்கட்டான சூழ்நிலையில் இருக்கிறோம். காரணம் ஆந்திராவில் பஸ்களை தேசியமயமாக்க முயன்றபோது என்ன நடந்தது என்பதை சற்று எண்ணிப்பார்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இங்கே 11 ஆயிரம் பஸ்களை நாம் விட்டிருக்கிறோம். கிட்டத்தட்ட 4 ஆயிரம் தனியார் பஸ்கள் இருக்கின்றன. ஒரு காலத்திலே ஒரு பிரச்சினை ஏற்பட்ட போது, தொழிலாளர்கள் பிரச்சினை ஏற்பட்டபோது, இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு முன்பு ஸ்ட்ரைக் நடந்த போது, தனியார் பஸ்களை ஓட்டி நிலைமையை சரிக்கட்டியுள்ளார்கள் என்பதையும் இங்கே மறந்துவிடுவதற்கில்லை. இன்றைக்கு ஆந்திராவிலே அத்தனை பஸ்களையும் தேசியமயமாக்குவோம் என்று அங்கேயுள்ள முதலமைச்சர் அவர்கள் அறிவித்திருக்கிறார்கள். அதற்கேற்ப படிப்படியாக ஜில்லா வாரியாக பஸ்களை எடுத்துக் கொண்டு வருகிறார்கள். ஆனாலும் அங்கேயுள்ள உண்மையான நிலைமை என்னவென்றால், அங்கேயுள்ள மக்களுக்கு சரியான போக்குவரத்து வசதி இல்லை. சரியாக பஸ்களை விடவும் இல்லை. அதற்குப் பதிலாக தனியாரிடத்திலே ஒரு நாளைக்கு இவ்வளவு என்று சொல்லி பஸ்களை காரண்டிராக்ட்

1987-ஏப்ரல் 4] [திரு. ஆர். கோவிந்தசாமி]

விட்டிருக்கிறார்கள். அப்படிப்பட்ட நிலைமை இங்கே வராத நிலையில் தனியார் பஸ்கள் அவற்றிற்கேற்ற முறையிலும் அதே நேரத்தில் அரசு பஸ்கள் அவற்றிற்கேற்ற முறையிலும் நல்ல முறையில் இயங்குவதற்கு அரசு உறுதுணையாக இருக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களிடம் மிக்க பணிவன்போடு ஒன்றைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இன்றைக்கு நம்முடைய சாலைகளைப் பார்க்கின்ற போது, 15 ஆண்டுகளாக அவைகள் சரிவர பராமரிக்கப்படாமல் மோசமாக இருக்கின்றன. ஒரு பஸ்ஸை எடுத்துக்கொண்டால் அதன் விலை 4½ லட்சம் ரூபாய் ஆகிறது. ஒவ்வொரு பஸ்ஸுக்கும் 4½ லட்சம் ரூபாய் செலவிட்டு இன்றைக்கு அரசின் சார்பாக 11 ஆயிரம் பஸ்களை விட்டிருக்கிறோம். இவற்றை எல்லாம் பேணிக் காக்க ஏற்படுகின்ற செலவினங்களைப் பார்க்கும்போது, சேஸிஸ் என்கிற வகையில் ஒவ்வொரு பஸ்ஸுக்கும் 2 லட்சத்து 35 ஆயிரம் ரூபாய் ஆகிறது. மற்றும் பாடி கட்டுவது உட்பட ஒரு பஸ்ஸுக்கு 4½ லட்சம் ரூபாய் ஆகிறது. இவற்றை எல்லாம் கணக்கிட்டுப் பார்க்கும்போது ஒரு நாளைக்கு ஒரு கிலோ மீட்டர் ஓடுவதற்கு 3½ ரூபாய் செலவாகிறது. மேலும் இன்றைக்கு உதிரி பாகங்களின் விலையைப் பார்க்கின்றபோது மிக்க மன வருத்தத்துடன் ஒன்றை சொல்கிறேன். உதிரி பாகங்களான மெயின் பிளேட், சைட் பிளேட்ஸ், ஸ்போர் பார்ட்ஸ், பேரிங்க்ஸ் போன்ற எல்லாவற்றின் விலையும் அளவு கடந்து உயர்ந்துள்ளது. மசல் விலை வேறு இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு முன்பே உயர்ந்துள்ளது. இப்படிப்பட்ட நிலையில் வண்டிகளை அவசியம் நல்லமுறையில் பராமரித்தாக வேண்டும். அதற்கு சரியான சாலை வசதிகள் இருக்க வேண்டும். ஆகவே, இருக்கின்ற சாலைகளை எல்லாம் நல்ல சாலைகளாக, போக்குவரத்துக்கு உகந்த நல்ல சாலைகளாக, அமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். 15 ஆண்டுகளாக நல்லமுறையில் சாலைகள் பராமரிக்கப்படவில்லை. இன்றைக்கு பெரிய பெரிய பஸ்கள், 58, 68 நபர் கெப்பாசிட்டியுடன் பயணிகளை ஏற்றிக் கொண்டு செல்லும்போது சாலைகள் குழியும் பள்ளமும் இல்லாமல் நல்ல ஈரையில் இருக்க வேண்டியது மிகவும் அவசியம். அப்படி இல்லையென்றால், மெயின் ஸ்பிரிங் பிளேட் உடைந்து

[திரு. ஆர். கோவிந்தசாமி] [1987 ஏப்ரல் 4]

விடும். பஸ்கள் எல்லாம் நல்ல பாதையில் செல்லும் வகையில் சாலைகளை எல்லாம் நல்ல முறையில் அமைத்தாலே, கண்காணித்தாலே, பல நிலைமைகளை சரிக்கட்டலாம் என்பது என்னுடைய கருத்து. ஆகவே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் ஹைவேஸ் சாலைகளையும், மத்திய அரசின் கட்டுப்பாட்டுக்குள் இருக்கின்ற நெடுஞ்சாலைகளையும் கண்காணித்து, பராமரிக்க உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். முன்பெல்லாம் ஆந்திராவில் தான் சாலைகள் சரியில்லை என்கிற எண்ணம் இருந்து வந்தது. அதற்கு மாறாக, தமிழகத்திலே தரங்கெட்ட சாலைகளாக மாறிவிட்டிருப்பதை மாற்றியமைக்க வேண்டுமென்று அமைச்சரவர்களைப் பணிவோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதுமட்டுமல்லாமல், சாலைகளைப் பொறுத்தவரையிலே இன்னொன்று பெரிய தொற்று வியாதியாக இருக்கிறது. அதாவது, ரோட்டைப் போட்டுவிட்டு பஞ்சாயத்துக்கள் ஹைவேஸிடம் ஒப்படைத்து விடுகின்றன. அந்தச் சாலைகள், 15 ஆண்டுகளுக்கு முன்னால் ஹைவேஸிடம் ஒப்படைக்கப்பட்ட சாலைகள், கேட்பாரின்றி, நாதியற்று முழும் முழமாகப் பள்ளங்களாக இருக்கின்றன. அந்தச் சாலைகளிலே நம்முடைய பேருந்துகள் செல்லுகின்றபொழுது அன்றாட நிகழ்ச்சிகளாக சாமான்கள் உடைகின்றன. சம்பாதனையைவிட செலவே அதிகமாகிறது. ஆகவே, தயவுசெய்து அந்தத் தாய் தகப்பனில்லாத சாலைகள் இருக்கின்றனவே—பஞ்சாயத்துக்களுக்கும் அரசுக்கும் சம்பந்தப்பட்ட சாலைகள்—அப்படிப்பட்ட சாலைகளை, ஹைவேஸிடம் ஒப்படைக்கப்பட்ட சாலைகளைப் பராமரிக்க வேண்டும் என்று பணிவோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதுமட்டுமல்ல; என்னுடைய பகுதியிலே, மதிப்பிற்குரிய அமைச்சரவர்கள் சொன்னார்கள், அங்கே பாலாற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலம் கட்டித் தருவதாக. அதை இந்த ஆண்டு பட்ஜெட்டில் தயவு செய்து சேர்த்துக் கொள்ளுமாறு கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பட்டது) கொடுப்பதே பெரிய தாரியம். கொடுத்தால் உட்கார வைத்து விடுகிறீர்கள். நான் பேச வேண்டாமென்று சொல்லியிருந்தால்கூடப் பரவாயில்லை. ஐந்து நிமிடங்களில் முடித்துவிடுகிறேன். மதிப்பிற்கும் மரியாதைக்கும் உரிய அவையினுடைய துணைத் தலைவரவர்களே, என்னுடைய பேச்சை சீக்கிரமாகவே முடித்துக்கொள்கிறேன்.

1987 ஏப்ரல் 4] [திரு. ஆர். கோவிந்தசாமி]

இப்பொழுது 11,000 பஸ்களை விட்டு விட்டார்கள், மதிப்பிற் குரிய அமைச்சரவர்கள். ஆனால் வழியிலே பார்க்கின்ற பொழுது ஐம்பது மைல்களுக்கோ அல்லது எழுபது கிலோ மீட்டர் களுக்குள்ளோ ஒரு கழிப்பிடம் வேண்டாமா? அங்கே பெண்கள் ஒதுங்குவதற்கு ஒரு இடம் வேண்டாமா? அதைச் செய்து தர வேண்டுமென்று அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பஸ்ஸிலே செல்லக் கூடியவர்கள் 15 மணி நேரம் செல்கிறார்கள். அவர்கள் கழிப்பிடத்திற்கு எங்கே செல்வார்கள் என்று எண்ணிப் பார்க்க வேண்டாமா? அதை அரசு செய்து தர வேண்டாமா? அரசினுடைய கடமை அல்லவா அது என்று கேட்டு, ஆண்கள் எங்கே சென்றாலும், பெண்களுக்கு—15 மணி நேரம் செல்லக் கூடியவர்களுக்கு—75 கிலோமீட்டர் தூரத்திற்கு ஒரு ஸ்டாப்பிங் கொடுத்து அந்த இடத்திலே கழிப்பிடங்களை, சிறுநீர் கழிப்பிடங்களையும், ஹோட்டல்களையும் அமைத்துத் தர வேண்டுமென்று அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதுமட்டுமல்ல, இன்றைக்கு பஸ் ஸ்டாண்டிகள் இருக்கின்றன. நகரசபைகளிலே 100-க்கு 99 நகரசபைகளிலே பொருளாதாரம் கிடையாது. சென்னையிலே எடுத்துக் கொண்டாலும்கூட பிராட்வே பஸ் ஸ்டாண்ட், வால்டாக்ஸ் ரோடு பஸ் ஸ்டாண்ட் போன்ற இப்படிப்பட்ட பஸ் ஸ்டாண்டிகளைப் பார்க்கின்றபொழுது கேலிக்கூத்தாக இருக்கின்றது. இவ்வளவு பஸ்களையும் வைக்கக்கூடியவர்கள், பல கோடிக்கணக்கான ரூபாய் முதலீட்டிலே பஸ்களை இயக்கக்கூடியவர்கள் எப்படிச் செய்து தர வேண்டும் என்பதைப்பற்றிச் சிந்திக்க வேண்டும். முன்னால் டி.வி.எஸ். போன்றவர்கள், தனிப்பட்டவர்கள் தனித்தனி பஸ் ஸ்டாண்டுகளை அமைத்தார்கள் என்று சரித்திரச் சான்றுகள் கூறுகின்றன. ஆனால் இன்றைக்கு நமது மதிப்பிற் குரிய அமைச்சரவர்கள் இந்த நகரசபைகள்தான் பஸ் ஸ்டாண்டுகளைக் கட்ட வேண்டும் என்பதை விட்டுவிட்டு, நாம்தான் இனிமேல் எடுத்துக் கட்ட வேண்டும். அரசுதான் இந்த பஸ் நிலையங்களை அமைக்க வேண்டும். எல்லா ஊர்களிலும் சரி, வசு மேஷர் பஞ்சாயத்தானாலும் சரி அல்லது நகரசபையானாலும் சரி, இதை அரசு ஏற்றுக் கொண்டு. எல்லா நகரசபைகளிலும் பணம் கிடையாது; அதிலேயும் குறிப்பாக குடியாத்தம் நகரசபையிலே பார்க்கின்றபொழுது, அங்கே கட்டித் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. ஆர். கோவிந்தசாமி] [1987 ஏப்ரல் 4]

தமிழகத்திலே உள்ள அத்தனை பஸ் ஸ்டாண்டுகளையும், நகர பஸ் ஸ்டாண்டுகளையும், அரசு எடுத்து அரசினுடைய சார்பிலே அந்த பஸ் ஸ்டாண்டுகளை விரிவு படுத்தி, இவ்வளவு பஸ்களும் தங்குவதற்கு வசதி வாய்ப்புகளைச் செய்து தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, எனக்குச் சந்தர்ப்பம் அளித்த மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களுக்கு நன்றியைக் கூறி, விடை பெறுகிறேன், ஜெய் ஹிந்த், வணக்கம்.

* திரு. ஏ. தங்கராசு : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களால் கொண்டு வரப்பட்ட கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம், கோரிக்கை எண். 39, கோரிக்கை எண். 40, கோரிக்கை எண் 54, கோரிக்கை எண் 55 ஆகிய மானியங்களின் மீது பேசுவதற்கு வாய்ப்பு தந்தமைக்கு நன்றி கூறி, என்னுடைய கருத்துக்கள் சிலவற்றைச் சொல்வதற்கு நான் விழைகிறேன்.

(பிற்பகல் 1-10)

மாண்புமிகு தமிழகத்தினுடைய முதல்வர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவரவர்கள் இந்த அரசு பொறுப்பேற்ற பிறகு மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களும், இந்தத் துறையில் நேரடி பார்வை ஏற்பட்ட தற்குப் பிறகு என்ன முன்னேற்றம் என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். 1973-ஆம் ஆண்டு பஸ்களைத் தேசிய மயமாக்க வேண்டுமென்று கொள்கை முடிவை எடுத்தார்கள். மாண்புமிகு நம்முடைய முதலமைச்சர் அவர்கள் ஆட்சிப் பொறுப்பேற்ற தற்குப் பிற்பாடு 1983 ஆம் ஆண்டுதான் அதற்கு முழுமையாக செயல் வடிவம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதை நான் பெருமையோடு சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

1975-76 ஆம் ஆண்டில் இருந்த பஸ்கள் 1,78,539 தான். இந்த அரசு வந்த பிறகு அந்த எண்ணிக்கையை கொஞ்சம், கொஞ்சமாக படிப்படியாக உயர்த்தி 8,02,710 என்ற அளவுக்கு உயர்த்தி யிருக்கிறது என்பதைப் பார்க்கும்போது என்னைப் போன்றவர்கள் பெருமைப்படுகிறோம்; பூரிப்படைகிறோம். மேலும், தமிழக முதல்வர் டாக்டர் எம்.ஜி. ஆர். அவர்கள் பொறுப்பேற்ற பிறகு ஆரம்பத்தில் ஏழு போக்குவரத்துக் கழகங்களாக இருந்ததை படிப்படியாக உயர்த்தி 15 போக்குவரத்துக் கழகங்களாக உயர்த்தி யிருப்பதைப் பார்க்கிறோம். அதன் காரணமாக சுமார் 42,000 கொழிலாளர்கள் பயன்பெற்றிருக்கிறார்கள் என்று பார்க்கும் போது பட்டி தொட்டிகளில் இருக்கிற ஏழை எளிய மக்கள்

1987 ஏப்ரல் 4]

[திரு. ஏ. தங்கராசு]

எல்லாம் இன்றைக்கு இந்த அரசைப் பாராட்டுகிறார்கள்; போற்றுகிறார்கள். புண்ணியவான் அரசு வாழ்க என்றும், மகான் அரசு வாழ்க என்றும், இந்த அரசு நீடித்து நிலைத்து வாழ வேண்டும் என்றும் பட்டி தொட்டிகளில் இருக்கிற மக்கள் எல்லாம் வாழ்த்துகிறார்கள், போற்றுகிறார்கள். அந்த அளவுக்கு இன்றைக்கு இருக்கிற போக்குவரத்துத் துறை சிறப்பாகச் செயல்படுகிறது, நல்லமுறையில் செயல்படுகிறது என்பதை நான் கோடிட்டுக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

அதற்குப் பின்னாலே நம்முடைய முதலமைச்சர் நிவாரண நிதி என்றும், பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு உடனடியாக நிதி வழங்குவது என்றும் இருக்கின்ற வாய்ப்பினை தொழிலாளர்கள் பெற்றிருக்கிறார்கள் என்பதை இங்கே சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

அதற்குப் பின்னாலே இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்களுடைய குடும்பங்கள் சிறந்து விளங்கவேண்டும் என்றும் அவர்களுடைய வாழ்க்கைத்தரம் உயரவேண்டும் என்றும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் இந்தத் துறையை ஏற்றத்தற்குப் பிற்பாடு பல்வேறு கட்டடங்களில் தொழிலாளர்களை அழைத்துப் பேசியிருக்கிறார்கள். அதன் விளைவாக 1977 ஆம் ஆண்டு ஒரு தொழிலாளரின் சராசரி வருமானம் 453 ரூபாயாக இருந்தது நம்முடைய புரட்சித் தலைவர் டாக்டர் எம்.ஜி.ஆர். அவர்கள் பொறுப்பேற்ற பிறகு, தற்போது இருக்கிற போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் இந்தத் துறைக்குப் பொறுப்பேற்ற பிறகு, 1977 ஆம் ஆண்டுக்குப் பிறகு ஒரு தொழிலாளர் வாங்கக்கூடிய சலுகைகள், படிகள், பஞ்சப்படி, வீட்டுவசதிப்படி, நகர ஈட்டுறுதிப்படி, பணிப்படி, சலவைப்படி, சீருடைப்படி, ஊக்க போனஸ் இப்படி எதுவாக இருந்தாலும் எல்லாவற்றையும் சேர்த்துப் பார்க்கின்றபோது இன்றைக்கு அந்தத் தொழிலாளர்கள் மத்தியிலே மனநிறைவு ஏற்பட்டு, மன நிம்மதியோடு அவர்கள் வாழ்க்கை நடத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை நாம் பார்க்கின்றபோது மாண்புமிகு முதல்வர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவர் எம்.ஜி.ஆர். அவர்களைப் பாராட்டுகிறேன்; போற்றுகிறேன்.

அதற்குப் பிற்பாடு பார்த்தால், ஒரு தொழிலாளி தன்னுடைய பணிக்காலம் முடிவதற்கு முன்னாலே இறந்துவிட்டால் அவருடைய குடும்பத்திற்கு நஷ்ட ஈடாக வழங்கப்பட்டு வந்த

[திரு. ஏ. தங்கராசு]

[1987 ஏப்ரல் 4]

10,000 ரூபாயை 20,000 ரூபாயாக உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். மேலும் வன்முறைச் சம்பவங்களினால் ஒரு தொழிலாளி உயிரிழக்க நேரிட்டால் அவருடைய குடும்பத்திற்கு உடனடியாக 5,000 ரூபாய் வழங்கப்படுகிறது. அதோடு தொழிலாளர் ஈட்டுறுதிக் கழகம் அவர்கள் வீடு கட்டிக்கொள்ள வாய்ப்பையும் ஏற்படுத்தியிருக்கிறது. இப்படிப்பட்ட நிலைமைகளை எல்லாம் எண்ணிப் பார்க்கும்போது நான் பெருமைப்படுகிறேன்; பூரிப்படைகிறேன்; பாராட்டுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இன்றைக்கு தமிழ்நாட்டில் உள்ள 'வேன்' களுக்கு எல்லாம் ஒரு குவார்ட்டருக்கு 150 ரூபாய் வீதம் வரி இருந்ததை இன்றைக்கு 250 ரூபாயாக உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். 3 மாதங்களுக்கு இப்படி 250 ரூபாய் என்று உயர்த்தியிருந்தாலும், நம்முடைய மாநிலத்திலிருந்து அண்டை மாநிலங்களுக்குச் செல்லும்போது, அங்கே போகிறபோது, 15 டிக்கட்ஸ், 20 டிக்கட்ஸ் அதிகமாக ஏற்றிச் செல்கிறார்கள். நாம் அனுமதித் திருப்பது 6 பிளஸ் 1 தான். அதைவிட கூடுதலாக ஏற்றிச் செல்வதால் வெளிமாநிலங்களுக்குப் போகும்போது ஃபைன் கட்டவேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. அதை மனதில் வைத்து, 3 மாதத்திற்கு ஒருமுறை போடுகிற வரியை 1500 ரூபாயாக வைத்துக்கொள்ளலாம். 1500 ரூபாய் என்று போட்டால் அண்டை மாநிலத்திற்குப் போகிற பணம் நம்முடைய மாநிலத்திற்கே கிடைக்கும்; அதேமாதிரி சீட்டையும் 15 என்று அனுமதித்தால் நமக்கு நல்ல வருமானம் வர வாய்ப்பு இருக்கும். அண்டை மாநிலத்திற்குச் செல்கிற வருமானம் நமக்குக் கிடைக்கின்ற வகையில் இதைச் செய்ய வேண்டுமென்று வற்புறுத்திக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, டிரைவர் லைசன்ஸ் வழங்குகிறபோது அந்த டிரைவருடைய புகைப்படத்தை ஒட்டுகிறோம். அவ்வாறு டிரைவருடைய படத்தை ஒட்டுவது போல் தமிழ்நாட்டில் இருக்கின்ற வண்டிகளுடைய முதலாளிகளின் புகைப்படத்தையும் ஒட்ட வேண்டும் என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதற்குப் பிற்பாடு, தென்னாற்காடு மாவட்டத்தில் தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் விழுப்புரத்தில் பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கிறது. அதிலே இருக்கின்ற நிர்வாகிகளும், இயக்குநர்களும், தொழிலாளர்களும் மிகத் திறமையாகவும்,

1987 ஏப்ரல் 4] [திரு. ஏ. தங்கராசு.]

நாணயமாகவும், நம்பிக்கையோடும் இன்றையதினம் கிராமப் புறங்களில் பேருந்து வசதிகளை ஏற்படுத்தி நடத்தி வருகிறார்கள். அதிலே ஈடுபட்டிருக்கின்ற அத்தனை பேரையும், அமைச்சரவர்களையும் சேர்த்து நான் பாராட்டி மகிழ்ச்சி அடைகிறேன்.

அடுத்து, தென்னாற்காடு மாவட்டத்தை இரண்டாகப் பிரிக்க வேண்டுமென்று ஒரு ஜி.ஓ. போட்டிருக்கிறார்கள். மாவட்டத்திற்கு ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் என்று துவங்குவதைப் போல—அதாவது கடலூரைத் தலைநகரமாகக் கொண்ட ஒரு மாவட்டமும், விழுப்புரத்தைத் தலைநகரமாகக் கொண்ட ஒரு மாவட்டமும் வர இருக்கிறது. அப்படி வருகிறபோது தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தை இரண்டாகப் பிரித்து கடலூரைத் தலைநகராகக் கொண்ட மாவட்டத்தில் வட-லூரில் வள்ளலார் போக்குவரத்துக் கழகம் என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஏற்படுத்தித்தர வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதற்குப் பின்னால், பாலங்கள், சாலைகள் என்ற அடிப்படையில் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அதிகக் கவனம் செலுத்தவேண்டும். போக்குவரத்துக் கழகத்தில் அவர்கள் அதிகக் கவனம் செலுத்துவதைப்போல நெடுஞ்சாலைத் துறையிலும் கொஞ்சம் கவனம் செலுத்த வேண்டும் என்பதை என்னுடைய ஆலோசனையாக நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். 1978-ஆம் ஆண்டு அரசு பல்வேறு சாலைகளை மானியத்திட்டத்தின் கீழ் அனுமதித்தது. அதாவது 13 பாலங்கள் கட்டுவதற்கு அனுமதி அளிக்கப்பட்டது. அனுமதி அளிக்கப்பட்ட தொகை 64.32 இலட்சம் ரூபாய். ஆனால் செலவு செய்தது எவ்வளவு தெரியுமா? ரூ. 42.52 இலட்சம். அதன்பின்னர் மாவட்ட நெடுஞ்சாலைத் திட்டத்தின்கீழ் 1986-87 ல் அனுமதித்த தொகை ரூ. 145 இலட்சம். செலவு செய்தது எவ்வளவு என்றால், ரூ. 132 இலட்சம். எடுத்துக்கொண்ட வேலையைப் பொறுத்தவரையில் பாலங்கள் 6 சாலைகள் 5. ஆனால் நடைபெறுகிற வேலைகள் மிக, மிகக் குறைவு.

மாவட்ட சாலைத் திட்டங்களைப் பொறுத்தவரையில் 1986-87-ஆம் ஆண்டு அனுமதிக்கப்பட்ட தொகை ரூ. 254.49 இலட்சம். செலவழிக்கப்பட்ட தொகை ரூ. 183.3 இலட்சம். ஆகவே நான் ஒன்றைக் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன். எப்படி போக்குவரத்துத்

[திரு. ஏ. தங்கராசு]

[1987 ஏப்ரல் 4]

துறையில் தனிக்கவனம் செலுத்தப்படுகிறதோ, அதேமாதிரி நெடுஞ்சாலைத்துறையிலும் கவனம் செலுத்தி இன்னும் சிறப்பாக பணியாற்ற வேண்டுமென்று நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஆகவே அதிகாரிகள் செயல்படவில்லை என்று நான் குற்றம் சாட்டவில்லை. ஆனால் இன்னும் கொஞ்சம் அதிகமாகக் கவனம் செலுத்திச் செயல்பட்டால் அனுமதிக்கப்பட்ட தொகையைச் செலவு செய்ய முடியும் என்பதை நான் கோடிட்டுக் காட்ட விரும்புகிறேன். ஒரு தொகையை, அதாவது ஒரு மதிப்பீட்டை, அனுமதிக்கிறபோது அதே வேலைக்கு அடுத்த ஆண்டு ஒதுக்க வேண்டிய தொகை பன்மடங்காகப் பெருகுகிறது. எனவே இன்னும் கொஞ்சம் அதிகாரிகள் கவனத்தோடு செயல்பட்டால் இந்தத் தொகை மீறாது என்பதை நான் கோடிட்டுக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

அதற்குப் பின்னால், என்னுடைய தொகுதியில் முண்டிய மல்லாருக்கும் கொத்தவாச்சேரிக்கும் இடையில் ஒரு பாலம் கட்ட வேண்டுமென்று தமிழக முதல்வர் அவர்களிடம் நான் ஒரு மனு தந்தேன். அவர்கள் அதனை போக்குவரத்துத் துறைக்கு அனுப்பிவிட்டு எனக்கு ஒரு காப்பி அனுப்பினார்கள். அதற்குப் பிறகு அந்தத் துறையிலிருந்து 18-12-1983 அன்று “அடுத்த ஆண்டு எடுத்துக்கொள்ளப்படும்” என்று வந்தது. அதற்குப் பின்னால் ‘அதற்கடுத்த ஆண்டு எடுத்துக்கொள்ளப்படும்’ என்று வந்தது. அதற்குப் பின்னால் இந்த வேலைக்கு 40 இலட்சம் ரூபாய் செலவாகும் என்று சொல்கிறார்கள். அது சர்ப்ளஸ் ஆக போகக்கூடிய இடம். அந்த இடத்தில் பாலம் கட்ட வேண்டும் என்றால், சுமார் 10 இலட்சம் ரூபாய் இருந்தால் போதும். ஒரே வருஷத்தில் அந்த 10 இலட்சம் ரூபாயையும் செலவழிக்கப் போவதில்லை. ஆகவே அதை கொஞ்சம் கொஞ்சமாக நீங்கள் முடித்திருக்க வேண்டும். எப்படியும், மாண்புமிகு அமைச்சரை நான் கேட்டுக் கொள்வதெல்லாம், வருகிற ஆண்டிலாவது அந்தப் பாலத்தைக் கட்டித் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 1-20)

அதற்குப் பின்னால் என்னுடைய தொகுதியில் தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் ரூபாயாக விருத்தாசலத்திலிருந்து வடலூருக்கு நெய்வேலி, மேட்டுக்குப்பம்,

1987 ஏப்ரல் 4]

[திரு. ஏ. தங்கராசு]

கொளக்குடி, கருங்குழி வழியாக, அதற்குப் பின்னால், சிதம்பரத் திலிருந்து கல்குணத்துக்கும் குறிஞ்சிப்பாடி வழியாக, அதற்குப் பின்னால் சிதம்பரத்திலிருந்து வடலாருக்கு, குறிஞ்சிப்பாடி வழியாக, அதற்குப் பின்னால் கடலூரிலிருந்து குறிஞ்சிப்பாடிக்கு, தம்பிபேட்டை, கண்ணாடி, விருப்பாச்சி வழியாக, அதற்குப் பின்னால் கடலூரிலிருந்து குறிஞ்சிப்பாடிக்கு, சுப்பிரமணியபுரம், கோதண்டராமபுரம், பள்ளி ஓடை, ராமநாதன் குப்பம், குள்ளஞ்சாவடி வழியாக பஸ்களை விட வேண்டும் என்றும், அதேபோல திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலமாக நெய்வேலியில் இருந்து திருப்பதிக்கு திருக்கோவிலூர், திருவண்ணாமலை, வேலூர் வழியாக, அதற்குப் பின்னால் நெய்வேலியிலிருந்து குருவாயூருக்கு கோயம்புத்தூர், பாலக்காடு, திருச்சூர் வழியாக, அதற்குப் பின்னால் நெய்வேலியிலிருந்து கீழ்க்கரை, தூத்துக்குடி, திருச்செந்தூர் வழியாக, குறிஞ்சிப்பாடியிலிருந்து சென்னைக்கு வடலூர், மந்தாரகுப்பம், பண்டுட்டி, விக்கிரவாண்டி வழியாக துரித பஸ் விடவேண்டும் என்று போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொண்டு, வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றி கூறி விடைபெறுகிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

*திரு. ச. குமரகுருபர ராமநாதன்: மாண்புமிகு சட்டப் பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, புதிய சிதம்பரனார் மாவட்டத்தில் விளாத்திக்குளம் தொகுதி மிகவும் பிற்பட்ட பகுதியாக சாலைப் பராமரிப்பைப் பொறுத்தவரையில் இருந்து வருகிறது. சாலை வசதிகளே சரிவர கிடையாது. சாலை வசதிகள் இல்லாததால் போக்குவரத்து வசதியும் இல்லை. அதனால் பல கிராமங்களில் உள்ள ஏழைக் குழந்தைகள் கிராமத்தை விட்டு வெளியே போய் படிக்க முடிவதில்லை. இப்படி பல்வேறு வசதிகள் இல்லாத காரணத்தால் மிகவும் பின்தங்கிய நிலையில் விவசாயத்தைத் தவிர வேறு எந்தத் தொழிலும் இல்லாத நிலையில் இருக்கிறார்கள். அதுவும் கடுமையான வறட்சியாக இந்த ஆண்டு நிலவிக் கொண்டிருக்கிறது.

சாலை இல்லாத ஊர்களுக்கு சாலை அமைக்கவும், கிராமப்புற மக்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு அளிக்கவும் கூடிய திட்டத்திற்கு அதிக நிதி ஒதுக்கீடு செய்து, அதில் சிதம்பரனார் மாவட்டத்தில் என்னுடைய தொகுதியான விளாத்திக்குளம் தொகுதியை முதன்மையாக எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்

[திரு. ச. குமரகுருபர ராமநாதன்] [1987 ஏப்ரல் 4]

கிறேன். பேருந்து செல்லும் வழித் தடங்களில் மேம்பாடு செய்வதற்கான நிதி ஒதுக்கீடு, 3 வருடத்திற்கு தொடர்ந்து பேருந்து செல்லுகின்ற சாலைகளுக்கு மட்டுமே செலவழிக்கப்பட்டு வருகிறது. அவற்றில் திட்டப் பணிகள் முடிந்த பிறகும், அரசு சாலைகளாக எடுத்துப் பராமரிக்க அரசு ஆணை பிறப்பிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். மூல வேலைகளை அசாதாரணமான சந்தர்ப்பங்களில் எடுத்துச் செய்வதற்கு கண்காணிப்புப் பொறியாளர்களுக்கு 50 ஆயிரம் ரூபாய் வரையில் தான் பவர் இருக்கிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. அப்படி இருப்பதனால் குறைந்தபட்சத் தேவையைக் கூட பூர்த்தி செய்ய முடிவதில்லை. அதனால் குறைந்தபட்சம் ரூ. 2 லட்சம் வரையில் மூல வேலைகளை எடுத்துச் செய்வதற்கு கண்காணிப்புப் பொறியாளர்களுக்கு அனுமதி கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். உடனடியாக செய்து முடிக்க வேண்டிய வேலைகளுக்குரிய நிதி ஒதுக்கீட்டை உடனடியாகச் செய்வதில்லை. அதனால் சாலைகள் பராமரிப்பு வேலையும் சரிவர நடப்பதில்லை. அதனால் கிராமச்சாலைகள் திட்டத்தில் ரோடுகள் எல்லாம் கெட்டுப் போய் பேருந்துகள் செல்ல முடியாத நிலையில், மக்கள் மத்தியில் கெட்ட பெயர் வரக்கூடிய சூழ்நிலை ஏற்பட்டு விடுகிறது. ஆகவே இதுபோன்ற நிலைமைகளில் அதிகமாக நிதி ஒதுக்கீடு செய்து, அனைத்து சாலைகளுக்கும் பகிர்ந்து அளிக்கப்பட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். மாநில சாலைகளை அகலப்படுத்தும் பணிகளில், குறிப்பாக மதுரை—தூத்துக்குடி போன்ற சாலைகளை அகலப்படுத்துவதற்கு நிதி நிலைமை சரியாக இல்லாமல், ரூ. 50,000 வரையில் ஒதுக்கீடு கொஞ்சம் கொஞ்சமாக செய்து வருகிறார்கள். தனியாக ஒதுக்கீடு கொடுத்து மிகவும் முக்கியத்துவம் வாய்ந்த பெரிய மாநில சாலைகளை அகலப்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பாளையங்கோட்டை—அருப்புக்கோட்டை—எட்டையபுரம்—விளாத்திசூளம் ஆகிய மாவட்ட சாலைகளை இரு வழித் தடங்களாக மாற்ற வேண்டும். 3¼ மீட்டர் அகலமுள்ள தார்சாலைகளை 7 மீட்டர் அகலமாக மாற்ற வேண்டும். அவற்றை இரு வழிச்சாலைகளாகவும் மாற்ற வேண்டும். ஸ்ரீதாண்டுகளுக்கு ஒருமுறைதான் தார் செய்ய வேண்டுமென்று அரசின் கொள்கை இருக்கிறது. ஆனால் நிதிப் பற்றாக்குறை காரணமாக

1987 ஏப்ரல் 4] [திரு. ச. குமரகுருபர ராமநாதன்]

15 ஆண்டுகள் ஆகியும் அவற்றை எடுத்துச்செய்வதற்கு நிதி ஒதுக்கப்படுவதில்லை. அதனால் ரோடுகள் சீர்கெட்டுப் போய் பாழடைந்த சாலைகள் அதிகமாக இருக்கின்றன. இதனால் சரி செய்யப்பட்ட சாலைகளின் எண்ணிக்கை குறைந்து விடுகிறது. இதனால் ரோடு பராமரிப்பு வேலைகளைச் செய்வதுபோல தெரிவ தில்லை. ரோடு போடுவதற்குள்ள மதிப்பீடுகளில் ரோடு பரா மரிப்பு செய்பவர்களுக்கும், சாலை ஆய்வாளர்களுக்கும் செலவினங்கள் சரிக்கட்டப்படுவதால் மதிப்பீடு குறைந்து போய் சாலைகள் புதுப்பிக்கும் எண்ணிக்கை குறைந்து விடுகிறது. அரசு ஊழியர்களைப் போல அவர்களுக்கும் சம்பளம் ஒழுங்கு படுத்திக் கொடுத்தால் சாலைகள் புதுப்பிக்கும் வேலைகளுக்கு அதிகமாக செலவு செய்யலாம், வேலையிலும் முன்னேற்றம் காணலாம்.

பார்ட்-2 ஸ்கீமில் பிரேரேபணைகள் செய்யப்படுவதில் ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலிருந்தும் அத்தியாவசியமான வேலைகள் அனுப்பப்படுகின்றன. ஆனால் 10 அல்லது 15 ஆண்டு களாக பிரேரேபணைகள் அனுப்பியும் வேலைகள் நடை பெறுவதில்லை. இது அரசியல் செல்வாக்குள்ள பகுதிகளுக்கு தொடர்ந்து சென்று விடுகிறது. குறைந்தபட்சம் ஒரு ஒன்றியத்திற்கு ஒரு வேலையாவது கொடுத்தால், அத்தியாவசிய வேலைகளுக்கு நிதி ஒதுக்கீடு செய்து வேலைகளைச் செய்வதற்கு உதவியாக இருக்கும்.

விளாத்திகுளம் ஒன்றியத்தில் கோட்டேர்-குறுக்குச்சாலை என்று ஒரு சாலை உள்ளது. இது டிஸ்ட்ரிக்ட் போர்டு காலத் திற்கு முன்னால் ஆரம்பிக்கப்பட்ட சாலை. இன்றுவரையில் முழுமையாக அது போடப்படவில்லை. அங்கே கிட்டத்தட்ட 26-க்கு மேற்பட்ட கிராமங்கள் இருக்கின்றன. அடுத்தடுத்து கிராமங்கள் பல உள்ளன. இதிலே பிள்ளையார்த்தத்தத்திலிருந்து டி. சுப்பையாபுரம் வரையில் நெடுஞ்சாலைத் துறையில் ஊரக வேலை வாய்ப்புத் திட்டத்தின் கீழ் நல்லமுறையில் 13 கி.மீ. செய்யப்பட்டும், இதுவரையில் தார் செய்யப்படாமலும், போக்கு வரத்து இல்லாமலும் இருக்கிறது. என்ன காரணமென்று தெரிய வில்லை. இதிலே கி.மீ. 16/2, 18/8, 19/10, 20/2, 22/8, 23/2, 23/8, 24/4 மற்றும் 26/2ல் உள்ள பகுதிகளில் பள்ளங்களாக உள்ளன. அதிலே இரண்டு பெரிய பாலங்களும், எட்டு சிறு பாலங்களும் கட்ட வேண்டும். அந்தச் சாலைபை கிராமச் சாலைகள்

[திரு. ச. குமரகுருபர ராமநாதன்] [1987 ஏப்ரல் 4]

திட்டத்தில் எடுத்து தார் சாலையாக மேம்பாடு செய்து, தூத்துக்குடி—மதுரை தடத்தில் குறிப்பிட்ட நேரத்தில், கிலோ மீட்டர் குறைந்த அளவில் போக்குவரத்து செல்ல வசதிகள் செய்து கொடுத்தால் வாய்ப்பாக இருக்கும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அருப்புக்கோட்டை—பாளையங்கோட்டை சாலையிலிருந்து மார்த்தாண்டப்பட்டி செல்லும் சாலை மாவட்ட போர்டு காலத்தில் ஆரம்பிக்கப்பட்ட சாலை. இதிலே ஒரு முன் னேற்றமும் இல்லாமல் இருக்கிறது. இதையும் கிராமச் சாலை கள் திட்டத்தில் சேர்த்து விரைவில் பணிதளைச் செய்ய வேண்டு மென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பாளையங்கோட்டை—அருப்புக்கோட்டை சாலையிலிருந்து பிரிகிற கே. குமரபுரம் சாலை மிகவும் மோசமாக இருக்கிறது. அதையும் கிராமச் சாலைகள் திட்டத்தில் சேர்த்து, நீண்ட நாட்களாக நிறைவேற்றப்படாத அந்தப் பணியை நிறைவேற்றி வைக்கவேண்டும். குளத்தூர்-வைப்பார் சாலையிலிருந்து பிரியும் கே. சுப்பிரமணியபுரம், பூதராமபுரம் வைப்பாறு சாலையை கிராமச் சாலைகள் திட்டத்தில் சேர்த்து வேலை செய்ய வேண்டும். அங்கேயிருந்து செல்கிற மிக மோசமாகவுள்ள கீழைவைப்பார், சிப்பிக்குளம் சாலையையும் இந்தத் திட்டத்தில் சேர்த்து செய்ய வேண்டும்.

பிள்ளையார்நத்தத்திலிருந்து எப்போதும்வென்றான் செல்லும் சாலையில் பிரியும் ஏ. சுப்பிரமணியபுரம், கே. குமரேட்டையா புரம் வழியாக ஈரால் செல்லும் சாலையையும், அருங்குளம் செல்லும் சாலையையும், பிள்ளையார்நத்தம்—எப்போதும் வென்றான் சாலையிலிருந்து எஸ். குமார கிரி செல்லும் சாலையையும் நகரப் பேருந்துகள் செல்லும் சாலைத் திட்டத்தில் எடுத்து மேம்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

விளாத்திகுளம்-வேம்பார் சாலையிலிருந்து பிரியும் வீரகாஞ்சி புரம், தத்தநேரி, நெடுங்குளம் வழியாக இ. வேலாயுதபுரம் செல் லும் சாலையை பேருந்துகள் சாலைத் திட்டத்தின் கீழ் எடுத்து செய்ய வேண்டும். ஆற்றங் கரையிலிருந்து அச்சங்குளம் செல் லும் சாலையை கிராமச் சாலைகள் திட்டத்தில் சேர்த்து, இடையிலிருக்கும் குறுக்கீடுகளில் பாலங்கள் கட்டி அந்தப் பகுதியில் சாலை வசதியை மேம்பாடு செய்ய வேண்டும்.

1987 ஏப்ரல் 4] [திரு. ச. குமரகுருபர ராமநாதன்]

அதைப் போல விளாத்தினும் தொகுதி புதூர் ஒன்றியத்தில் இருக்கிற முத்துசாமிபுரம்—தவசிலிங்கபுரம், சிவலார்பட்டி, கம்பத்துப்பட்டி, புதூர்—காடல்குடி, சின்னூர்—ந. ஜெகவீரபுரம் ஆகிய பிற்பட்ட பகுதிகளில் சாலை வசதி செய்யப்படாமல் நீண்ட காலமாக அந்தப் பகுதிகளில் போக்குவரத்து வசதி சரியில்லாத சூழ்நிலையில் இருக்கிறது. எனவே அந்தச் சாலையை மேம்பாடு செய்ய உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

(பிற்பகல் 1-30)

அதேபோன்று மிக மிக பிற்பட்ட பகுதியாக உள்ள தோல் மாலைப்பட்டியிலே இருந்து இனாம் அருணாசலபுரம் செல்லும் சாலைக்கு மிகவும் முக்கியத்துவம் கொடுத்து, பகுதி—2 திட்டத்திலேயாவது சேர்த்து செப்பனிடப்பட வேண்டும். நீண்ட காலமாக இது செப்பனிடப்படாமல் இருக்கிறது. இங்குள்ள சாலைகளில் எல்லாம் சுதந்திரம் அடைந்ததிருந்து வேலைகள் நடைபெறாமல் இருக்கின்றன. இதுவரையில் சீர்படுத்தப்பட்டாத சாலைகளில் இதுவும் ஒன்று என்று நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மழைக் காலத்தில் போக்குவரத்து துண்டிக்கப்படுவதால், போக்குவரத்து இன்றி அந்தப் பகுதி மக்கள் கிராமத்தை விட்டு வெளியேற முடியாத நிலையில் இருக்கிறார்கள். அதேபோன்று புதூர் ஒன்றியத்தில் கரிசல் குளம்-இடைச்சிபூரணி, வாதலக்கரை, துரைசாமிபுரம் செல்லும் சாலைகளையும், கிராமச் சாலைத் திட்டத்திலேயோ, அல்லது பார்ட்-2 ஸ்கீமிலோ அல்லது வேறு திட்டத்திலேயோ எடுத்து, சீர்படுத்த வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். நீண்டகாலமாக அந்தப் பகுதியிலே சாலை வசதிகள் இல்லாத நிலைமையில் போக்குவரத்து வசதி இல்லாமல் அந்தப் பகுதியில் வாழ்கின்ற 4 ஆயிரத்திற்கும் மேற்பட்ட மக்கள் எல்லாத் துறைகளிலும் மிகவும் பின்தங்கிய ஒரு நிலையில் இருக்கிறார்கள். எனவே அந்தப் பகுதிகளுக்கு சாலை வசதிகளை உடனடியாகச் செய்து தரவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து நாகலாபுரம், காடல்குடி சாலையில் பேருந்து செல்லும் சாலையில் ஒரு பாலம் அமைத்துக் கட்டப்பட வேண்டும். துரைசாமிபுரம், பூதலப்புரம் செல்லும் சாலையில் ஆறுக்கு மேற்பட்ட சிறு பாலங்கள் அமைத்துத் தரவேண்டும். அடுத்து மாதலப்புரம், கந்தசாமிபுரம் சாலைகளில் 2 பாலங்கள் கட்டப்பட வேண்டும். அழகாபுரம், மற்றும் அயன்கரிசல்குளம் சாலையில் ஒரு பாலம் கட்டப்பட வேண்டும்.

[திரு. ச. குமாரசுருபர ராமநாதன்] [1987 ஏப்ரல் 4]

அடுத்து அரியநாயகிபுரம், முத்தையாபுரம் சாலைகளில், நெடுஞ்சாலைத் துறையினரால், ஊரக நிலமற்றோர் வேலை வாய்ப்பு உறுதித் திட்டத்திலே வேலை நடைபெற்று வருகிறது. அதில் 1/8 — 3/0 கி.மீ. வரை தொடர்ச்சியாக வேலைத் திட்டத் திலே சேர்த்து, அந்தப் பணியை முடித்துத் தரவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

விளாத்திகுளம் ஒன்றியம், எம். குமாரசுருபர ராமநாதன், ஸ்ரீரங்க புரம், அகிலாண்டபுரம், அருங்குளம் ஆகிய கிராமச் சாலைகளை இணைக்கின்ற வேலைகளைச் செய்வதற்கு நெடுஞ் சாலைத் துறை மூலமாக பிரேரேபணைகள் அனுப்பப்பட்டு உள்ளன. அந்த கோரிக்கைகளை நிறைவேற்றி, பிற்படுத்தப்பட்ட பகுதிகளிலே சாலை வசதிகளை மேம்பாடு செய்யவும், முத்துசாமிபுரம்—மெட்டல்பட்டி சாலை, காடல்குடி—ராமச்சந்திராபுரம் ஆகிய பகுதிகளில் உள்ள சாலைகளை உடனடியாக அமைக்கவும் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து கன்னியாகுமரியிலிருந்து மண்டலம் வரையுள்ள கிழக்கு கடற்கரைச் சாலையை தேசிய நெடுஞ்சாலையிலே சேர்க்க வேண்டும் என்று நான் அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இந்தச் சாலைகளில் கன்னியாகுமரியும், ராமேஸ்வரமும் சுற்றுலாத் தலங்களாக இருக்கின்றன. அதேபோல் ராமநாத புரம், மற்றும் தூத்துக்குடி ஆகியவைகள் வியாபார மண்டலங்களாக இருக்கின்றன. மேலும் அதன் கீழ்ப் பகுதி இந்தியாவினுடைய பாதுகாப்புக்கு மிகவும் அத்தியாவசியமான சாலையாக இருக்கிறது. எனவே அந்தச் சாலைகளினுடைய நலன் கருதி, அந்தப் பகுதியை உடனடியாக சீர்படுத்த வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். எனவே இந்தச் சாலைகளை தேசிய நெடுஞ்சாலைகளில் சேர்த்து, மேம்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல் மிக மிக முக்கியமான பாலங்களில் ஒன்றான விளாத்திகுளம் அருகே அமைந்திருக்கிற வைப்பார் நதியிலே ஒரு மேம்பாலம் அமைக்க வேண்டும். விளாத்திகுளம், தாலுக்காவினுடைய தலைநகராக இருக்கிறது. அரசினர் மருத்துவமனை, அரசினர் மேல்நிலைப் பள்ளி, நடுநிலைப் பள்ளிகள், அங்காடிகள் மற்றும் பல்வேறு வசதிகளைப் பெற்ற ஒரு நகரமாக அது இருக்கிறது. அனைத்து கிராமப்புற மக்களும் வருகிற ஒரு பகுதியாகவும் இருக்கிறது. மேலும் அது ஒரு பேரூராட்சியாகும். மழைக் காலத்தில் அற்றில் வெள்ளம் வரும்போது முழுவதுமாக துண்டிப்பட்டு விடுகிறது. இது சம்பந்தமாக மேம்பாலம் கட்ட

1987 ஏப்ரல் 4] [திரு. ச. குமரகுருபர ராமநாதன்]

வேண்டும் என்று முன்னரே பிரேரேபணைகள் அனுப்பப்பட்டு உள்ளன. அப்படி அனுப்பப்பட்ட பிரேரேபணைகள் மீது அரசு விரைந்து நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதேபோல் எங்கள் பகுதியிலே பல் பவறு இடங்களில் நகரப் பேருந்துகளை இயக்குவதற்கும் மாண்பு மிகு அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டு, வாய்ப்பு அளித்தமைக்கு நன்றி கூறி முடிக்கிறேன்.

திரு. எச். ஜி. ஆறுமுகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்துள்ள மானியக் கோரிக்கைகள் 3, 40, மற்றும் 54 ஆகிய கோரிக்கைகளின் மீது இங்கே பேசுவதற்கு வாய்ப்பு அளித்த மாண்புமிகு அரசுக் கொறடா அவர்களுக்கு நான் முதலில் நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர், புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சிக்கு வருவதற்கு முன்னால், 1977-க்கு முன்னால் 7 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தான் இருந்தன.

இன்றைக்கு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சிக்கு வந்ததற்குப் பின்னால், இந்த 9 ஆண்டுக் காலத்திலே மேலும் 7 போக்குவரத்துக் கழகங்களை அதிகப்படுத்தியிருக்கிறார்கள். 1977-ல் 3,000 பஸ்கள் தான் ஓடிக்கொண்டு இருந்தன. ஆனால் சுமார் இந்த ஒன்பது ஆண்டுக் காலத்தில் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சியிலே 7 ஆயிரம் பஸ்களை விட்டு இருக்கிறோம். ஏழை எளிய மக்கள், விவசாய மக்கள் பயன்பெறுகிற அளவுக்கு இன்றைக்கு தமிழ்நாட்டில் சுமார் 7 ஆயிரம் பஸ்களை விட்டு இருக்கிறார்கள் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் அரசில் என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

1977-ல் நடத்துநர் ஒருவர் அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணியில் சேர்ந்தால், அவருடைய சம்பளம் முதலாவதாக 1977-ல் 175 ரூபாயாக இருந்தது. அது 1980-ல் 338 ரூபாயாக ஏறியது. இந்த அரசு வந்ததற்குப் பின்னால் 1983-ல் 438 ரூபாயாக அதை உயர்த்திக் கொடுத்து இருக்கிறார்கள். 1986-ல் 575 ரூபாயாக ஓட்டுநர்களுக்கு உயர்த்திக் கொடுத்து இருக்கிறார்கள். அதேபோல் நடத்துநர்களுக்கும் 120 ரூபாய், பிறகு 420 ரூபாய், பிறகு 540 ரூபாய் என்று உயர்த்திக் கொடுத்து இருக்கிறார்கள். இன்றைக்கு எந்தப் போராட்டமும்

[திரு. எச். ஜி. ஆறுமுகம்] [1987 ஏப்ரல் 4]

இல்லாமல் போக்குவரத்துக் கழகங்களை செம்மையாக நமது போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள், புரட்சித் தலைவர் அவர்களுடைய அறிவுரையின் பேரில் நல்ல முறையில் நடத்தி வருகிறார்கள். அதே நேரத்தில் 1977-ல் ஒரு ஓட்டுநருக்கும், நடத்துநருக்கும் 443 ரூபாய் மாதம் சராசரியாக வருமானம் இருந்தது. ஆனால் 1986-ல் ஒரு ஓட்டுநருக்கும், நடத்துநருக்கும் சுமார் 1,350 ரூபாய்க்கு மேல் அவர்களுடைய வருமானத்தை பெருக்கிக் கொடுத்து அந்த போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நல்ல முறையில் செயல்பட வேண்டும், அந்த ஓட்டுநர்களும், நடத்துநர்களும் நல்ல முறையில் நடக்க வேண்டும் என்ற காரணத்தை மனதில் கொண்டு, இன்றைக்கு மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்களின் அறிவுரையின் பேரில் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் எந்தவிதமான ஒரு போராட்டமும் இல்லாமல், எந்தவிதமான ஒரு தீமையும் இல்லாமல் நம்முடைய புரட்சித் தலைவர் அவர்களுடைய ஆட்சியில் இந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களை நல்ல முறையில் நடத்திக்கொண்டு வருகின்றார்.

அதே நேரத்தில், 1977-ல் நடத்துநருக்கும், ஓட்டுநருக்கும் உடைகள், காலணிகள் கொடுக்கப்படாமல் இருந்தன. அதற்குப் பிறகு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சி வந்ததற்குப் பின்னால் இன்றைக்கு 3 வருடத்திற்கு 3 செட் டெரி காட்டன் உடைகளும், வருடத்திற்கு ஒரு ஜோடி காலணியும் நடத்துநருக்கும், ஓட்டுநருக்கும் கொடுக்கப்பட்டு வருகிறது. மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சியில்தான் இப்படி நல்ல திட்டங்கள் எல்லாம் நடைபெற்று வருகின்றன.

14 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இன்றைக்கு தமிழகத்தில் இருக்கின்றன. 14-வது போக்குவரத்துக் கழகம் புரட்சித் தலைவர் அவர்களைப் பெற்று எடுத்த தாயார் அன்னை சத்தியாவினியுடைய பெயரை—எந்த மாவட்டத்திற்கும் கிடைக்காத அந்த ஒரு பாக்கியம் எங்கள் தர்மபுரி மாவட்டத்திற்கு கிடைத்து, அன்னை சத்தியா போக்குவரத்துக் கழகம் என்று—துவக்கி இன்றைக்கு 351 பஸ்களை நமது மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கடந்த 31-3-1987 ஆம் தேதியில் தர்மபுரியிலே துவக்கி வைத்து அது 1-4-1987-லிருந்து அன்னை சத்தியா போக்குவரத்துக் கழகம் என்ற பெயரில் நடைபெற்று

1987 ஏப்ரல் 4] [திரு. எச். ஜி. ஆறுமுகம்]

வருகிறது. அந்த அன்னை சத்தியா போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்தை இன்றைக்கு தமிழகம் முழுவதும் தர்மபுரியிலிருந்து விடவேண்டும். அதேபோல் எல்லா மாநிலங்களுக்கும் செல்லுகின்ற வகையில் இந்த சத்தியா போக்குவரத்துக் கழக பல்களை விடவேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் நான் பணிவன்வோடு மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களையும், நமது மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்களையும் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல், இன்றைக்கு போக்குவரத்துத் துறையிலே ஒரு புரட்சியை செய்தது நம்முடைய தமிழகம்தான். இன்றைக்கு இந்தியாவிலேயே தமிழகத்தில் போக்குவரத்துக் கழகம் எப்படி இவ்வளவு செம்மையாக நடைபெறுகிறது என்பதையெல்லாம் வெளிமாநிலங்களில் இருந்து வந்து, போக்குவரத்துத் துறை அதிகாரிகள் கலந்து பேசி அறிந்து செல்கின்ற அளவுக்கு நம்முடைய தமிழகத்தினுடைய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் உயர்ந்து இருக்கின்றன, சிறந்த முறையில் நடைபெறுகின்றன. அதே நேரத்தில் டெல்லியில் அகில இந்திய ரீதியில் இன்றைக்கு நம்முடைய தமிழ்நாட்டில் உள்ள போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு பரிசு எல்லாம் கிடைத்து இருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் பெருமையோடு சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

1977-க்கு பிறகு இன்றைக்கு 9 ஆண்டு காலத்திலே பட்டி தொட்டிகளுக்கு எல்லாம், கிராமங்களுக்கு எல்லாம் நகர பேருந்துகளை நாம் விட்டுக்கொண்டு இருக்கிறோம். எந்த கிராமத்திற்கும் பாதை இல்லாமல் இல்லை என்ற அளவுக்கு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சியில் பாதைகள் போடப்பட்டு இருக்கின்றன. என்னுடைய தொகுதியில் தாசம்பட்டி என்ற கிராமத்திற்கு ஒரு டவுன் பஸ் இயங்கி வருகிறது. ஆனால் தாசம்பட்டிக்குப் போகாமல் ஓடும் வரைக்கும் அந்த பஸ் போகிறது. மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சியில் தான் இன்றைக்கு பின்தங்கிய தர்மபுரி மாவட்டத்தில் 4 பணிமனைகளை துவக்கி வைத்து இருக்கிறார்கள். அதாவது ஊத்தங்கரை, பாலக்கோடு, பென்னாகரம், தெங்கனிகோட்டை ஆகிய இடங்களில் 4 பணிமனைகளை ஏற்படுத்தி, அதே நகரத்தில் இருந்து அந்த தாலுக்காவின் மையத்தில் இருந்து நகர பேருந்து விடவேண்டும் என்று நமது புரட்சித் தலைவர் அவர்களிடம்

[திரு. எச். ஜி. ஆறுமுகம்] [1987 ஏப்ரல் 4]

எடுத்துக் கூறி இன்றைக்கு போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர் அவர்கள் நம்முடைய புரட்சித் தலைவர் மாண்புமிகு டாக்டர் முதல்வர் அவர்கள் தர்மபுரி மாவட்டத்திற்கு வருகை தந்த நேரத்தில் அந்த 4 போக்குவரத்துக் கழக பணிமனைகளை துவக்கி வைத்தார்கள்.

(பிற்பகல் 1-40)

அந்தப் போக்குவரத்து பணிமனையை துவக்குகின்ற நேரத்திலே என்னுடைய தொகுதியிலேயும் ஒரு பணிமனையை துவக்கி வைத்தார்கள். அங்கே அந்தப் பணிமனையை துவக்கி வைத்த நேரத்திலே ஒரேயொரு நகரப் பேருந்தை மட்டும் விட்டிருக்கிறார்கள். இன்னும் பல நகரப் பேருந்துகளை என்னுடைய தொகுதியிலே விடவேண்டும். பென்னாகரம் மிகவும் பின்தங்கிய தாலுக்காவாக இருக்கிறது. புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சிக்கு வந்த பிறகு 1978-லேதான் அது தாலுக்காவாக பிரிக்கப்பட்டது. இன்றைக்கு புரட்சித் தலைவர் அவர்களுடைய ஆட்சியில்தான் கடந்த ஒரு மாதத்திற்கு முன்னாலே அங்கே நகரப் பேருந்து விடுவதற்கான ஏற்பாடுகள் செய்து கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. நகரப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் இன்றைக்கு ஒரேயொரு நகரப் பேருந்தை விட்டிருக்கின்ற காரணத்தினால், பென்னாகரத்திலிருந்து செல்லமுடிக்கும், பென்னாகரத்திலிருந்து தாசம் பட்டிக்கும், பென்னாகரத்திலிருந்து சுற்றுலாத் தலமான ஓகனேக்கல்லிற்கும், பென்னாகரத்திலிருந்து ஊத்தமலைக்கும், பென்னாகரத்திலிருந்து மேற்கே தொப்பையாற்றிற்கும், பென்னாகரத்திலிருந்து பெருந்துறைக்கும், பென்னாகரத்திலிருந்து தர்மபுரிக்கும், பென்னாகரத்திலிருந்து பாப்பாரப் பட்டிக்கும், பல நகரப் பேருந்துகளை விட்டு, அங்கே வாழ்கின்ற மக்கள், பென்னாகரம் தொகுதியிலே வாழ்கின்ற மக்கள், மிகவும் பின்தங்கிய மக்கள், வானத்தை நம்பிக் கொண்டிருக்கின்ற மக்கள், அந்த விவசாயப் பெருங்குடி மக்களுக்கெல்லாம் இன்றைக்கு அந்த நகரப் பேருந்துகளை விடுகின்ற நிலைமைகளை உருவாக்கினால், அங்கே விளைகின்ற பொருட்களை நகரங்களுக்குக் கொண்டு வந்து விற்பதற்கு வசதியாக இருக்குமென்று சொல்லி. தொகுதியைப்பற்றி ஒன்றை மட்டும் எடுத்துச் சொல்லி முடித்துக் கொள்கிறேன்.

1987 ஏப்ரல் 4] [திரு. எச். ஜி. ஆறுமுகம்]

என்னுடைய தொகுதியில் நாகமலை, கஞ்சல் நத்தம், அஜ்ஜன அள்ளி, ராமகொண்ட அள்ளி, தொன்ன குட்ட அள்ளி, மஞ்சார அள்ளி, பத்ர அள்ளி, கெண்டயனள்ளி, பழையூர் போன்று சுமார் 20-க்கும் மேற்பட்ட கிராமங்களில் 15,000-க்கும் மேலே வாழ்கின்ற மக்கள் மேச்சேரிக்குச் செல்ல வேண்டுமென்றால், பென்னாகரத்திற்கு வந்துதான் செல்ல வேண்டும். பென்னாகரத்திற்கு வருகின்ற அந்த வீண் செலவை குறைக்கும்பொருட்டு அந்த 15,000 விவசாயப் பெருங்குடி மக்களும் மேச்சேரி செல்ல, தொப்பையாறு வழியாக ஒரு பாதையை அமைத்து, அந்தப் பஞ்சாயத்து யூனியனுடைய பாதையை, கிராம நெடுஞ்சாலைத் துறை மூலமாக எடுத்து, அகலப்படுத்தி அந்தப் பாதையிலே நகரப் பேருந்தை விடும்படி இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(மணியடிக்கப்பெற்று, அடுத்த உறுப்பினர் அழைக்கப்பட்டார்.)

திரு. வி. பி. சிந்தன்: மாண்புமிகு போவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த முக்கியமான ஒரு இலாக்காவைப் பற்றி பேசும்போது இதிலே ஏற்பட்டிருக்கின்ற முன்னேற்றத்தை நான் ஒவ்வொன்றாகக் குறிப்பிட்டுச் சொல்லாவிட்டாலும் நேரத்தைக் கணக்கில் எடுத்துக்கொண்டு, அந்த விளக்கத்திற்குள்ளே போகாவிட்டாலும், ஏற்பட்டிருக்கின்ற சில குறைகளை, உடனடியாக கவனிக்க வேண்டிய சில பிரச்சினைகள் என்ற முறையில் தான் என்னுடைய சில கருத்துக்களை இங்கே குறிப்பிட்டுச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

மேலும் பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தியது என்பது ஏந்த விதத்திலும் நியாயப்படுத்தத் தக்கதல்ல என்ற கருத்தை வலியுறுத்திக் கூற விரும்புகிறேன். நம்முடைய அமைச்சரவர்கள் நமக்குக் கொடுத்திருக்கக்கூடிய தஸ்தாவேஜில்,

“During the year 1986-87, most of the Transport Corporations have incurred loss due to increase in prices. This has necessitated a small increase in bus fare from the 18th March 1987.”.

என்று குறிப்பிட்டுள்ளார்கள்.

எனக்குத் தெரிந்த அளவிற்கு அமைச்சரவர்கள் இந்த மன்றத்திலே கொடுத்த அறிக்கைகளை எடுத்துப் பார்க்கும்போது 1978-79-க்குப் பிறகு, போக்குவரத்துக் கழகங்களில் நஷ்டமே ஏற்படவில்லை. ஏதோ ஒரு கழகத்திலே வேண்டுமென்றால் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கலாம். ஆனால் ஒட்டுமொத்தமாக எடுத்துப் பார்த்தால், 1978-79-க்குப் பிறகு மொத்தத்திலே லாபம்

[திரு. வி. பி. சிந்தன்] [1987 ஏப்ரல் 4]

ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே அதிகப்படியான கழகங்களில் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கின்ற காரணத்தினால் இந்த பஸ் கட்டண உயர்வு வேண்டுமென்று அவசியப்பட்டது என்று கூறுவது அவ்வளவு சரியல்ல. இந்த நேரத்திலும் அதைப் பரிசீலனை செய்யவேண்டுமென்று நான் அரசைப் பணிவோடு வேண்டுகிறேன்.

இரண்டாவதாக ஒரு கருத்தை நான் இங்கே வலியுறுத்திச் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஏறத்தாழ ஆயிரம் கிராமங்களுக்கு இன்னும் பஸ் வசதிகள் செய்யப்பட வேண்டி இருக்கின்றன. இன்றைய நிதி நிலைமையைப் பார்த்தால் அதை விரைவிலே செய்ய முடியும் என்ற நம்பிக்கையுடன்தான் நான் பேசுகின்றேன். ஆனால் உலக வங்கியிடமிருந்தும், ஐ.எம்.எப்.இடமிருந்தும் நாம் ஏராளமாக கடன் பெற்றுக் கொண்டிருக்கிறோம், மத்திய அரசு இுடைய உதவியோடு. இந்தக் கொள்கை நாளாவட்டத்தில் தய் முகத்தினுடைய பொருளாதாரத்தையும், நாட்டினுடைய அரசியல் உரிமையையும் பெரும் அளவிற்கு பாதிக்கும் என்பதை வலியுறுத்தி கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். காரணம் I.M.F.- -ம் World Bank- ம் கொடுக்கக்கூடிய கடனுக்கு கண்டிஷனாலிட்டிஸ் என்று என்னென்ன நிபந்தனைகளுக்கு உள்பட்டு அது வழங்கப் படுகிறது என்பதைப் பார்த்தால் அவர்களுடைய நிபந்தனையை நாம் ஏற்றுக்கொண்டால்—ஒருவேளை நான் மிகைப்படுத்திச் சொல்வதாக நீங்கள் கருத வேண்டாம்—நம்முடைய அரசுரிமைக்கும், நாம் பெற்றெடுத்த சுதந்திரத்திற்கும் ஆபத்து ஏற்படுத்துகின்ற நிலைமையை நம்முடைய நாடு அடையும் என்பதில் எனக்கு சந்தேகம் இல்லை. அவர்கள் கொடுக்கக்கூடிய எல்லா நிபந்தனைகளையும் நான் இங்கே விளக்கிக் கூறாவிட்டாலும் ஒரு பஸ்ஸுக்கு 15 ஊழியர்கள் இருந்த ஒரு காலம் உண்டு. ஆனால் I.M.F.- ம் World Bank- ம் நமக்குப் பணம் கொடுக்கும்போது போடக்கூடிய நிபந்தனை இந்த எண்ணிக்கையைக் குறைக்க வேண்டும் என்பது. இன்றைய தினம் தமிழகத்திலே ஒரு பஸ்ஸுக்கு 7½ நபர்கள். அப்படியென்றால் 2 பஸ்களுக்கு 15 நபர்கள் என்ற அளவிற்கு வந்திருக்கிறது. மற்ற எந்த மாநிலத்திலும் இந்த அளவிற்குக் குறைபாடு இல்லை. அதனால் ஏற்படக்கூடிய சிக்கல்களை நான் இங்கே நீண்ட நேரம் விளக்கிப் பேசத் தேவையில்லை.

1987 ஏப்ரல் 4] [திரு. வி. பி. சிந்தன்]

அமைச்சர் அவர்களுக்கு எங்களுடைய கருத்து நன்கு தெரியும் என்று நினைக்கிறேன். பல கழகங்களில் டபுள் டியூட்டி—ஒட்டு வதற்கு—செய்வதற்கு தொழிலாளர்கள் நிர்ப்பந்திக்கப்படுகிறார்கள். 8 மணி நேரம் என்பது 16 மணி நேரம் வேலை செய்யக் கூடிய நிர்ப்பந்தம். இதனால் விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. போதுமான அளவிற்கு தொழிலாளர்களை மேலும் வேலைக்கு வைத்துக் கொள்ளக்கூடிய வாய்ப்பையும் நாம் இழந்து கொண்டிருக்கிறோம். தமிழகத்திலே ஆண்டுதோறும் வளர்ந்து வரக் கூடிய வேலையில்லா திண்டாட்டத்தைப் போக்குவதற்கு இந்த World Bank, I.M.F. நிபந்தனையை நாம் ஏற்றுக் கொள்வது எந்தவிதத்திலும் நமக்கு உதவி அளிக்காது என்பதை இங்கே நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். அதே மாதிரி பயனிகளுக்கு வழங்கப்பட்ட வசதிகளும் போதாது என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் ஒத்துக்கொள்வார்கள் என்று நினைக்கிறேன். இந்த சென்னை நகரத்தில் பிராட்வேயில் உள்ளது ஒரு பஸ் ஸ்டான்ட். உங்களில் பலர் இதைப் பார்த்திருப்பீர்கள் என்று நினைக்கிறேன். அதைப் பார்த்தாலே பஸ் ஸ்டான்டினுடைய நிலைமை என்ன என்று தெரியும்.

அதைப் போல, போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கழிப்பறைகள் மற்றும் இருக்கின்ற இடங்களை நான் மறுப்பதாக அமைச்சர் அவர்கள் நினைக்கக்கூடாது—இல்லாத இடங்களில் அதிகமாக அதற்கான வசதிகளை செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று இங்கே நான் வலியுறுத்திச் சொல்ல விரும்புகிறேன். சில நல்ல காரியங்களைச் செய்ததை, என்ஜினியரிங் கல்லூரியும், மருத்துவக் கல்லூரியும் அமைத்ததை நான் கோடிட்டுக் காட்ட விரும்புகிறேன்—செம்மலை அவர்கள் சிரித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள்—நன்றி. ஆனால் 70,000 தொழிலாளிகள் அதற்காகக் கொடுத்த நன்கொடை அறிக்கையிலே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. அதற்காக நன்றி சொல்வதற்கு இந்த அமைச்சர் அவர்கள் தயங்க மாட்டார்கள் என்று நினைக்கிறேன். தொழிலாளர்களுடைய மகத்தான ஒத்துழைப்பும், தொழிற்சங்கங்கள் அந்தத் துறையிலே அரசுக்கும், நிர்வாகத்திற்கும் கொடுத்த ஒத்துழைப்பும் தான் அந்தத் திட்டங்கள் வெற்றி அடைவதற்கு மிகப்பெரிய காரணமாக அமைந்திருக்கின்றன.

இன்னும் ஒரு பிரச்சினை நான் இங்கே வலியுறுத்திச் சொல்வது சாலைகளிலே ஏற்படுகின்ற விபத்துக்கள் பற்றி. விபத்துக்கள் இந்த ஆண்டு குறைந்திருக்கின்றன. அதற்காக பல நடவடிக்கை

[திரு. வி. பி. சிந்தன்]

[1987 ஏப்ரல் 4]

களை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது இந்த நிர்வாகம் என்பது எனக்குத் தெரியும். அந்த நடவடிக்கைகளிலே, விவாதங்களிலே ஈடுபட்டவன் நான் என்ற முறையிலே அந்த விளக்கத்திற்குள் நான் போகாவிட்டாலும், சில நிபந்தனைகளை சாலைகளிலே கொண்டுவருவதற்கு அரசு முன்வரவேண்டும் என்பது என்னுடைய வலியுறுத்தல். லாரிகள் குறிப்பிட்ட சில நேரங்களில் பெரிய நகரங்களில் ஓடக்கூடாது என்ற ஒரு நிபந்தனையைப் போடவேண்டும். நிச்சயமாக லாரி அதிபர்களிடமிருந்து பல நிர்ப்பந்தங்கள் ஏற்படும் என்பது எனக்குத் தெரியும். பம்பாய் நகரத்திலே காலை நேரங்களிலும், மாலை நேரங்களிலும், மதியம் உட்பட பகல் நேரத்திலேயும் இந்த லாரிகளை நீங்கள் ரோட்டிலே பார்க்க முடியாது. லாரிகளிலே பொருள்களை ஏற்றிச் செல்வது இரவு நேரத்தில் மட்டும்தான்.

(பிற்பகல் 1-50)

அப்படி உள்ள சில நிபந்தனைகளை இங்கே கொண்டு வருவோமேயானால், விபத்துக்களை இன்னும் குறைப்பதற்குள்ள முயற்சிகளை நம்மால் வெற்றிகரமாகச் செய்யமுடியும் என்று குறிப்பிட விரும்புகிறேன். தொழிலாளிகளுடைய ஊதியத்தைப் பற்றிக் குறிப்பிட்டார்கள். நல்ல ஒரு ஒப்பந்தம் செய்ததற்காக எங்கள் தரப்பிலே நாங்கள் பாராட்டைத் தெரியப்படுத்தியது உண்டு. அனைத்துச் சங்கங்களும் சேர்ந்து முதன்முறையாகப் போட்ட ஒப்பந்தம். ஆனால் அந்த ஒப்பந்தத்தைக் குறிப்பிட்டும், அந்த சம்பளத்தைக் குறிப்பிட்டும் இப்போது எனக்கு முன்னால் பேசிய உறுப்பினர்கூட இங்கே குறிப்பிட்டார்.

420 ரூபாய் மாதச் சம்பளம் உள்ள, அடிப்படைச் சம்பளம் பெறுகிற ஒரு ஓட்டுநர் 540 ரூபாய் இன்றையதினம் பெறுகிறார் என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். அப்படியானால், அதைப் படிக்கும்போது, அந்த அறிக்கையைப் படிக்கும்போது, பேச்சைக் கேட்கும்போது, பத்திரிகையிலே செய்தி படிக்கும்போது ஓட்டுநர்களுடைய அடிப்படைச் சம்பளம் 120 ரூபாய் அதிகப் படுக்கியதாக ஒரு நிலைமை ஏற்படும். நான் அந்த விளக்கக் கிண்கள் போகவில்லை. பஞ்சப்படி பெறக்கூடிய தொகையிலிருந்து ஒரு தொகையை அடிப்படைச் சம்பளத்தோடு சேர்க்காக்கான் அந்த உயர்வு ஏற்படுகிறது. வீட்டுமொத்தமாக, ஒரு

1987 ஏப்ரல் 4] [திரு. வி. பி. சிந்தன்]

தொழிலாளிக்கு அந்த ஒப்பந்தத்திலே கிடைப்பது 99 ரூபாய் 99 ரூபாய் மட்டும்தான்—அரசும் ஒத்துக்கொள்ளும் என்று நினைக்கிறேன். குறைந்தபட்சம் 99 ரூபாய்தான்—சம்பள உயர்வு கிடைத்தது.

மற்ற பல மாநிலங்களிலே, இதே நிலையிலுள்ள துறைகளில் இதை விட அதிகச் சம்பளம் பெறுவது அமைச்சருக்கும் தெரியும் என்று நினைக்கிறேன். நம்முடைய தமிழகத்திலே நெய்வேலி போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களுக்கு, ஒட்டுநர்களுக்கு, நடத்துநர்களுக்குக் கொடுக்கக்கூடிய சம்பளத்தையும்—அடிப்படைச் சம்பளம்—நாம் கொடுப்பதையும், ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால் 175 ரூபாய் வித்தியாசம் இருக்கிறது என்பதை நான் இங்கே குறிப்பிட்டுச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

ஆனால் இந்த ஒப்பந்தத்திலே என்னைப் போன்றவர்களுக்கு மிகப் பெரிய மகிழ்ச்சி ஏற்பட்டது. 240 நாட்கள் வேலை செய்த ஒரு டெம்பரவரி தொழிலாளி, ஒரு இடைக்கால, தற்காலிகத் தொழிலாளி நிரந்தரமாக்கப்படுவார் என்ற ஒரு ஷரத்தை, அனைத்து தொழிற்சங்கங்களுடைய வேண்டுகோளுக்கிணங்க நிர்வாகம் ஏற்றுக்கொண்டது. ஆனால், என்னுடைய கேள்வி எல்லாம், 11 ஆயிரத்திற்கும் மேற்பட்ட வண்டிகளை நாம் லட்டுகிறோம். 80,000-க்கும் மேற்பட்ட தொழிலாளிகள் அந்த இலாகாவிலே பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு மட்டும்தான் இந்தச் சலுகை கிடைக்கவேண்டுமா?

P.W.D. யிலே, மின்சார இலாகாவிலே, இன்னும் அரசு நடத்துகிற மற்ற பல்வேறு துறைகளிலே அந்த 240 நாட்கள் வேலை செய்தவர்களுக்கும் வேலை நிரந்தரம் செய்யப்பட வேண்டும் என்ற ஒரு வசதி வழங்கப்படுமேயானால், அந்தக் கொமிலாளிகளும் மகிழ்ச்சியுடையவர்களாக இருப்பார்கள் என்பதை ஒங்கே குறிப்பிட விரும்புகிறேன். 240 நாட்கள், கான்டீன் சம்பந்தமான லப்பந்தம், இலையெல்லாம் இன்னும் நிறைவேற்றப்பட வேண்டியிருக்கிறது. பல இடங்களில், பல துறைகளில் மமமமையாக நிறைவேற்றப்படவில்லை.

அது மட்டும் அல்ல. கொமிலாளிகள் வேலை மமந்தகற்குப் பிறகு—உங்களுக்குத் தெரியும் என்று நினைக்கிறேன். பல பேருங்குகளைப் பயன்படுத்தி பயணம் செய்யக் கூடிய உறப்பினர்களுக்குக் தெரியும்—குறிப்பிட்ட இடத்திலே மறைவாகக் கண்டித்ததும் பிரேக் ஆனதற்குப் பிறகு அடுத்த நாள்

[திரு. வி. பி. சிந்தன்]

[1987 ஏப்ரல் 4]

மீண்டும் வண்டி ஓட்டவேண்டும். அவர்கள் தங்குவதற்கு வசதிகள் சில இடங்களில் இருக்கிறது. (குறுக்கீடு) பல இடங்களில் ரெஸ்ட் அவுஸ் இல்லை. அதை உடனடியாக நிறைவேற்றுவதற்கான திட்டங்கள் வேண்டும். நான் அந்த நிறுவனத்தினுடைய நிதி அமைப்புகளையும், நிதி ஆதாரங்களையும் ஆழமாகப் பரிசீலனை செய்த ஒருவன் என்ற முறையில் இங்கே குறிப்பிட விரும்புவது எல்லாம், இன்னும் அதிகப்படியான தொழிலாளிகளுக்கான வசதிகளைச் செய்யக்கூடிய திட்டங்களை நிறைவேற்றுவதற்குரிய வலு, அந்த நிறுவனத்திற்கு உண்டு.

உதாரணமாக, வீடு கட்டும் திட்டம். இதைவிட கம்மியான வருமானம் கிடைக்கக்கூடிய தனியார் துறை மற்றும் பல பொதுத் துறைகளில் எல்லாம் தொழிலாளிகளுக்கு வீடு கட்டுகிற திட்டங்கள் எப்படி அமல் நடத்தப்படுகின்றன என்று பார்த்தால் இந்தத் துறையில் இன்னும் பெருமளவிற்கு நாம் முன்னேற வேண்டியிருக்கிறது என்பது தெரியும். அதை விமர்சனம் என்ற முறையில் சொல்லும்போது, பல்வேறு துறைகளிலுள்ள நிர்வாக அமைப்புக்களில் நான் அதைக் குறிப்பிடும்போது சபாநாயகர் அவர்கள் 'பொதுவாகச் சொல்லாதீர்கள்' என்று அடிக்கடி சொல்வது எனக்குத் தெரியும். நீங்கள் அதைச் சொல்லீர்கள் என்று தெரிந்து கொண்டே நான் சொல்கிறேன்...

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : நான் மட்டும் சொல்லவில்லை. இந்தியாவில் இருக்கிற சட்டமன்றங்களிலே தலைமை தாங்குகிற எல்லோரும், பாராளுமன்ற சபாநாயகர் உட்பட சொல்வார்கள். பாராளுமன்ற மரபு அது.

திரு. வி. பி. சிந்தன் : இருந்தாலும் அந்தக் கஷ்டங்களையும், அந்தச் செய்திகளையும் அன்றாடம் தெரிந்துகொள்ளக்கூடிய ஒருவன் என்ற முறையிலே அந்தத் துறையிலே லஞ்சத்தையும், ஊழலையும் போக்குவதற்கான நடவடிக்கை பெருமளவுக்கு எடுக்கவேண்டும் என்பதை வலியுறுத்த விரும்புகிறேன்.

உதாரணமாக 15 தினங்களுக்கு முன்னால் எனக்கு ஒரு மிரைவர் தேவைப்பட்டது. லைசென்சுடன் ஒரு பையன் வந்தான். வண்டி வட்டுகிறேன் என்று சொன்னான். என்னுடைய வலுவலகச் சீலிவருந்து அந்த வண்டியை பின்னால் எடுக்கச் சொன்னால்—நான் மிகைப்படுத்திச் சொல்லவில்லை. ஒரு கெஜம்

1987 ஏப்ரல் 4] [திரு. வி. பி. சிந்தன்]

பின்னாலே அந்த வண்டியை எடுப்பதற்கு, என்னுடைய வண்டி நல்ல கண்டிஷனிலே உள்ள வண்டி—அதை எடுக்க முடியவில்லை. அவன் லைசென்சு பெற்றது எப்படி என்று கேட்கிறேன். நான் உங்களுக்கு கதை சொல்ல விரும்பவில்லை. ஆகவே கீழ் பட்டங்களிலே இப்படி பல்வேறு தொந்தரவுகள் ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றன என்பதை நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இன்னொரு பிரச்சினையாக நான் இங்கே வலியுறுத்திச் சொல்ல விரும்புவது, ஆம்னி பஸ்களுடைய பிரச்சினை. இவர்களுக்கு லைசன்ஸ் வழங்குகிறவர்கள் யார்? இவர்களுக்கு லைசன்ஸ் உண்டா என்று சோதனை செய்கிறவர்கள் யார்? எனக்குத் தெரிந்த கணக்கு, அமைச்சர் அவர்கள் தவறு என்று சொன்னால், திருத்தட்டும். 65 ஆம்னி பஸ்களுக்கும், இண்டர்-ஸ்டேட் பஸ்கள் 15 அல்லது 20-க்கும் தான் லைசன்ஸ் வழங்கப்பட்டிருக்கின்றது. ஆனால் அதைவிட அதிகமாக 200-க்கும் மேற்பட்ட பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. இதை, நம்முடைய பொதுத்துறைக்குப் போட்டியாக வருகிறது என்ற ஒரு காரணத்திற்காக மட்டும் நான் சொல்ல வில்லை. இந்த லைசன்ஸ்களை வழங்குவது யார்? தடுப்பதற்கு என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்படவிருக்கிறது லைசன்ஸ் இல்லாமல் ஓடக்கூடிய இப்படிப்பட்ட பஸ்களை என்பதை நான் கேட்க விரும்புகிறேன்.

நேரம் அதிகமாக இல்லாத காரணத்தினாலே, இன்னொரு விஷயத்தை மட்டும் கூறிக்கொள்கிறேன். துறைமுகங்களுக்காகப் போடப்பட்ட திட்டங்களிலே 3 கோடி ரூபாய் நீங்கள் போட்டிருக்கிறீர்கள். இந்த 3 கோடியை வைத்து குளச்சலில் அந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்ற வேண்டுமானால், இராமேஸ்வரத்திலே அந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்ற வேண்டுமானால், அல்லது நாகப்பட்டினத்திலே நாம் விரும்பக்கூடிய அளவுக்கு ஒன்றை ஏற்படுத்தவேண்டுமானால் இந்த மூன்று கோடியில் என்ன முடியும் என்பதை நான் உங்களைக் கேட்க விரும்புகிறேன். துறைமுகங்களின் அபிவிருத்திக்காக, ஆக்கப்பூர்வமான எந்த ஆலோசனையும் இதில் இல்லை என்பது என்னுடைய விமர்சனம். உடனடியாக செய்யவேண்டிய வேலைகளுக்கு 1 லட்சம், 5 லட்சம், 10 லட்சம் என்று ஒதுக்கப்பட்டதே தவிர அந்த துறைமுகங்களை விரிவுபடுத்தி அங்கே உள்ள வேலையில்லாதவர்களுக்கு வேலைவாய்ப்புகளை அதிகப்படுத்துவதற்கு,

[திரு. வி. பி. சிந்தன்]

[1987 ஏப்ரல் 4]

அபிவிருத்திப்படுத்துவதற்கான வழிவகைகள் அதில் இல்லை. இன்னும் ஒரு விஷயத்தை நான் இங்கே தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இந்தியாவின் மூலப் பெருமைக்குரிய ஒரு தொழில் நிறுவனமான விசாகப்பட்டினம் ஷிப் பில்டிங் யார்டை கணக்கில் எடுக்கிறேன். நமக்குத் தேவையான கப்பல்களை கட்டுவதற்குரிய ஆற்றல் மிகுந்த பணியாளர்கள், பொறியியல் ஆட்கள், என்ஜினியர்ஸ் அங்கே இருக்கிறார்கள். திறமையான தொழிலாளர்களும் இருக்கிறார்கள். நாம் அந்நிய நாடுகளுக்குச் சென்று, ஜப்பானுக்குச் சென்று, மற்ற நாடுகளுக்குச் சென்று கப்பல் வாங்கவேண்டிய அவசியம் என்ன? விலை குறைவாக என்கிற விஷயத்திற்கே நான் போகவில்லை. அத்தகைய கப்பல்களை இங்கே வாங்க முடியாதா? அத்தகைய கப்பல்களை இங்கே வாங்கிக்கொண்டு நம்முடைய வேலைகளைப் பூர்த்தி செய்யக் கூடாதா? நான் பூம்புகார் ஷிப்பிங் கார்ப்பரேஷனைப் பற்றித் தான் குறிப்பிடுகிறேன். மூன்று கப்பல்களை நாம் வெளி நாட்டிலிருந்து வாங்கி இருக்கிறோமே... (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, கடைசியாக பதில் சொல்லவேண்டியிருந்தாலும்கூட நாளைக்கு செய்தி பத்திரிகையிலே வரும் என்ற காரணத்தால், இதற்குப் பொருத்தமான பதிலைச் சொல்வது கடமை என்று கருதுகிறேன். மத்திய அரசாங்கம் சொல்லிய முறைப்படியும் மற்றும் இங்கே இருக்கின்ற பல்வேறு அரசியல் கட்சிகளின் விமர்சனப்படியும், உலகத்திலே இருக்கின்ற அத்தனை ஷிப்பிங் யார்டிலே இருந்தும் என்னென்ன விலைக்குக் கொடுக்கிறார்கள் என்ற ஒப்பந்தத்தை—குளோபல் டெண்டர் ஒன்றைக்—கேட்டு அதிலேதான் முடிவு எடுக்கப்பட்டது. அப்படி முடிவெடுக்கப்படுகிறபோது, எந்த நாடு என்று நம்மால் பார்க்க முடியவில்லை. அதை ஒப்பிடுகிறபோது நம்முடைய நாட்டிலே தயாரிக்கப்படுகின்ற கப்பல்களின் விலை பல மடங்கு அதிகமாக இருந்த காரணத்தால் இப்படிப்பட்ட கப்பலை வாங்கவேண்டிய நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது.

திரு. வி. பி. சிந்தன்: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, சற்று விலை அதிகமாக இருந்தாலும், நம்முடைய கப்பலையே வாங்கவேண்டுமென்று நான் வலியுறுத்துகிறேன். அது இந்த

1987 ஏப்ரல் 4] [திரு. வி. பி. சிந்தன்]

நாட்டின் பொருளாதாரத்தினுடைய முன்னேற்றத்திற்கு அவசியம். சில பொருள்கள் மலிவான விலையிலே—மற்ற விவகாரங்களுக்கு நான் போகவில்லை—கிடைக்கின்றன. அமைச்சர் அவர்கள் ஏதோ சில வாதத்தை மனதிலே வைத்துக்கொண்டு பேசுகிறார்கள். நான் அந்த விவாதத்துக்கே போகவில்லை. (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நானும் அப்படிப்பட்ட விவாதத்தை இப்போது மனதிலே வைத்துக் கொள்ளவில்லை. நாடு பூராவும் இதை ஒரு கொள்கை முடிவாக, இந்தியத் துணைக் கண்டம் முழுவதும் இப்படி ஒரு கொள்கை முடிவாக எடுத்து விட்டால் இந்தப் பிரச்சினை இருக்காது. நாம் தனியாக ஒரு மாநிலத்திலே இருந்து கொண்டு, ஒரு தனியான கொள்கை முடிவு எடுப்பது என்பது கடினமான காரியம்.

திரு. வி. பி. சிந்தன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இது தேசிய வளர்ச்சியினுடைய பிரச்சினை, நாட்டினுடைய தொழில் முன்னேற்றத்தினுடைய பிரச்சினை என்ற கொள்கை அடிப்படையிலே நின்றுதான் பேசுகிறேன். இன்றையதினம் நம்முடைய நாட்டிலே உபயோகப்படுத்தக்கூடிய பல பொருள்கள் இதைவிட கம்மியான விலைக்கு வெளி நாடுகளிலே வாங்க முடியும். அதை நாம் ஊக்குவிக்கிறோமா? ஊக்குவிக்கக்கூடாது என்ற கருத்தை மார்க்ஸிஸ்ட் கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பில் நான் வலியுறுத்துகிறேன்.

இன்னும் நான் சொல்லவேண்டியது இரண்டு மூன்று பிரச்சினைகள் இருக்கின்றன. ஆட்டோ, டாக்ஸி, ஆட்டோரிக்ஷா வழங்கும்போது கூட்டுறவு அமைப்புகளின் மூலமாக—சில அமைப்புகள் உண்டு, எனக்குத் தெரியும்—அந்த ஆட்டோ ரிக்ஷா ஓட்டுகின்றவர்கள் பேரில் அது வாங்கப்படும். இந்த சென்னை மாநகரத்தில் பலர், சில அரசியல் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள், சில தனவந்தர்கள் 20, 30 ஆட்டோரிக்ஷாக்களை சொந்தமாக வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு அது எப்படிக் கிடைத்தது? ஆட்டோரிக்ஷாக்களுக்கு லைசென்ஸ் வழங்குகிற அதிகாரம் மாநில அரசிடம்தான் இருக்கிறது. ஆனால் அவர்களுக்கு மட்டும் எப்படி இவ்வளவு லைசென்ஸ்கள் கிடைக்கின்றன? அதைப் போன்றதுதான் டாக்ஸி டிரைவர்கள் பிரச்சினை. அவர்களுடைய ஊதியத்தையும் அவர்கள் சர்வீஸ்

[1987 ஏப்ரல் 4]

கண்டிஷன்களையும் நாம் முறைப்படுத்த வேண்டும். After all
 Y are a wrlf ce stare மக்களுடைய நலன்களைப்
 பாதுகாக்கிற அரசு அல்லவா இது? அவர்களுடைய ஊதியத்தை,
 அவர்களுடைய சர்வீஸ் கண்டிஷன்களைப் பாதுகாக்கும்
 சட்டங்களைக் கொண்டு வர அரசு முன்வர வேண்டுமென்று
 கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : அவையின் முன்
 அனுமதியுடன் அவையின் அலுவல் நேரம் சிறிது நீட்டிக்கப்
 படுகிறது.

(பிற்பகல் 2-00)

திரு. வி. பி. சிந்தன் : அடுத்து நான் வலியுறுத்திச் சொல்ல
 விரும்புவது பாலங்கள் மற்றும் ரோடுகள் பற்றியதாகும். சில
 பாலங்களையும் ரோடுகளையும் நான் பட்டியல் போட்டுக் காட்ட
 முடியும். ஆனால் நேரமில்லை. தமிழகத்தில் பல நல்ல ரோடுகள்
 உண்டு. அதை நான் மறந்து பேசுவதாக மாண்புமிகு அமைச்சர்
 அவர்கள் நினைக்க வேண்டாம். ஆனால் பல ரோடுகளில் பஸ்
 ஓட்ட முடியாத நிலை இருக்கின்றது. சைக்கிளில் செல்வதற்கும்,
 நடந்து செல்வதற்கும்கூட முடியாத நிலையில் இருக்கின்றன.
 அதிகப்படியான மோட்டார் டேக்ஸ் போடுகிறீர்கள். அதைப்
 போலவே சீட்டுக்கும் அதிகமாக வரி வசூலிக்கிறீர்கள். இப்படி
 அதிகமாகக் கட்டணத்தை வசூலிக்கும்போது என்னுடைய
 கேள்வியெல்லாம் இந்தியாவில் வேறு எங்கேயும் இல்லாத
 அளவுக்கு 50 சதவிகிதம் சர்சார்ஜ் ஆன் மோட்டார் டேக்ஸ்,
 மத்திய அரசுக்குப் போகக் கூடாது என்ற நோக்கத்தின்
 அடிப்படையில் 50 சதவிகிதம் சர்சார்ஜ் போட்டிருக்கலாம். அது
 வேறு விவகாரம். இதற்கு மேலே, உலக வங்கியிலிருந்து
 கிடைக்கிற பணத்தை நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்
 களுக்கு 12 அல்லது 14 சதவிகிதம் வட்டிக்குக் கொடுத்து அதிலும்
 நிறைய பணம் கிடைக்கிறது. பல பைனான்ஸ் கார்ப்பரேஷன்
 களில் இருந்தும் பெறுகிறீர்கள். இதில் ஒரு 25 சதவிகிதமாவது—
 30 சதவிகிதம் அக்கினால் எனக்கு இன்னும் மகிழ்ச்சி—இந்தப்
 பாலங்களுக்கும் ரோடுகளுக்கும் என்று அண்டுகோறும் ஒதுக்கக்
 கூடாதா? அதற்கைய ஒரு நிலையை தமிழக அரசு கடைப்பிடிக்க
 வேண்டும் என்பதைத்தான் நான் வலியுறுத்திச் சொல்ல
 விரும்புகிறேன். சென்னையில் என்னுடைய தொகுதியைப்பற்றிப்

1987 ஏப்ரல் 4] [திரு. வி. பி. சிந்தன்]

பேசினால். பல மணி நேரம் பேச முடியும்—என்னுடைய தொகுதியிலும், சென்னையிலும்—தமிழகத்து தலைநகரில்—கிராமங்களிலும் மற்ற இடங்களிலும் பல ரோடுகள் நடந்துகூட செல்ல முடியாத நிலைமையில் இருக்கின்றன.

அடுத்தது இந்தப் பிரச்சினையோடு சம்பந்தமில்லை என்றாலும் கூட இன்னொரு கருததையும் இந்த நேரத்தில் நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். அரசு காண்ட்ராக்ட் முறையில் செய்யும் நடைமுறையைக் கைவிட வேண்டும். இதை ஒரு அரசியல் கட்சியைச் சார்ந்தவன்—அதாவது மூன்று மாநிலங்களில் ஆட்சி நடத்தும் பொறுப்பேற்றிருக்கிற கட்சி—என்ற முறையில் இங்கே நான் பணிவன்போடு வேண்டிக் கொள்கிறேன். காண்ட்ராக்ட் முறையைத் தவிர்க்க வேண்டும். பஞ்சாயத்து அல்லது நகராட்சி அல்லது மாநகராட்சி எஞ்சினியர்களை வைத்து ரோடு சம்பந்தமான ஸ்கீம் போட்ட பிறகு அதற்குத் தேவையான கல், மற்ற பொருள்களை எல்லாம் விலை கொடுத்து வாங்கி, இந்த எஞ்சினியர்களின் பொறுப்பிலேயே அன்றாடம் வேலை செய்யக் கூடிய தொழிலாளர்களை ஏராளமாக ஏற்றிக் கொண்டு வந்து, இவ்வளவு சம்பளத்திற்கு இவ்வளவு வேலை என்று அறிவிப்பு கொடுத்து வேலை வாங்க வேண்டும். ஏராளமாக வந்து இப்படி வேலை செய்யத் தயாராக இருக்கிறார்கள். இன்றையதினம் காண்ட்ராக்டர்கள் நாம் போடுகிற திட்டத்தில், ஒரு பெரும் பகுதியைக் கொள்ளை அடிக்கிறார்கள். அதன் காரணமாக தமிழகத்தின் அரசியலையே ஆட்டி வைக்கும் பலம் வாய்ந்தவர்களாக அந்தக் காண்ட்ராக்டர்கள் மாறிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். பலரை இங்கே குறிப்பிடாவிட்டாலும்கூட கடந்த 10, 15 ஆண்டுகளில் இது பெருமளவுக்கு வளர்ந்திருக்கிறது என்பதைச் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். அந்த காண்ட்ராக்ட் முறையை ஒழித்து நேரடியாக இந்த வேலைகளைச் செய்வதற்குரிய முறையில் ஊக்குவிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மணி அடிக்கப்பெற்றது)

ஒரு சில பிரச்சினைகளோடு முடித்துக்கொள்கிறேன். மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கு என்னுடைய பாராட்டுதல்கள் உண்டு. இருந்தாலும் ஒரு விஷயத்தில் நான் வலிமையான கண்டனத்தைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஒவ்வொரு

[திரு. வி. பி. சிந்தன்]

[1987 ஏப்ரல் 4]

பணிமனையிலும் 30, 40, 50 பேர்வரை ஓட்டுநர்கள், நடத்துநர்கள் டெக்னிகல் தொழிலாளர்கள்—கண்டிப்பாக 50-க்கு மேல் உண்டு, நான் அமைச்சர் அவர்களுக்குப் பட்டியலே போட்டுக் கொடுக்கத் தயாராக இருக்கிறேன்—வேலை செய்யாமல் சம்பளம் வாங்கும் நிலை இருக்கிறது. ஏன் அவர்களுக்கு அந்த உரிமையைக் கொடுக்கிறார்கள்? கடந்த 20 வருடங்களாக தமிழகத்தில் ஒரு சாபக்கேடு என்று சொல்லுகிற முறையில் இது அமைந்திருக்கிறது. அரசிய வாக்கெடுப்பு மூலம் சங்கங்களுக்கு அங்கீகாரம் கொடுங்கள். நான் தயார். ஆனால் அந்தச் சங்கங்களுடைய செயலாளருக்கு அல்லது ஒரு குறிப்பிட்ட நபருக்கு மட்டும் “நீ வேலை செய்ய வேண்டாம்; சங்க வேலை செய்” என்று அனுமதிக்கலாம். கே. கே நகரில் உள்ள டெப்போவில் 75 பேர் ஓ.டி. என்று போடுகிறார்கள். ஓ.டி. என்றால் அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரியும். இந்த நிலையைப் போக்க வேண்டுமென்று கேட்டு அமைகிறேன். வணக்கம்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சிந்தன் அவர்களுடைய பல கருத்துக்களில் எனக்கு உடன்பாடு உண்டு. இதிலே உடன்பாடு சுத்தமாக இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அவர் சொல்கிறபடி எல்லா பணிமனைகளிலும் அரசாங்கத்தின் அனுமதியோடு அல்லது போக்குவரத்துக் கழகத்தின் அனுமதியோடு இப்படி நடக்கிறது என்று என்னாலே ஏற்றுக்கொள்ள முடியவில்லை. குறிப்பாக எங்கேயாவது தவறுகள் இருக்குமானால் அதுபற்றி நிச்சயமாக நடவடிக்கை எடுக்கலாம். சில நேரங்களில் தொழிலாளர்கள் மத்தியில் கடுமையான பிரச்சினைகள் எழும்போது தொழிலாளர்களுக்கு உண்மையான நிலைமைகளை எடுத்துச் சொல்ல, தொழிலாளர்களுக்கு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் என்னென்ன செய்திருக்கின்றன, உண்மையான நிலை என்ன என்பதைத் தெரிவிக்க வேண்டும், அவர்கள் உள்ளத்திலே உள்ள கொந்தளிப்பை அடக்க வேண்டும் என்பதற்காக, நிலைமைகளை விளக்கிச் சொல்ல சில நேரங்களில் சில தலைவர்களுக்கு அனுமதி கொடுக்கப் படுகிறது. நாற்பது பேர், ஐம்பது பேர் என்று சொல்லுவது ஏற்றுக்கொள்ள முடியாத ஒன்று. அதைப் பற்றி லிஸ்ட் தந்தால் நிச்சயமாக நாம் நடவடிக்கை எடுக்கலாம்.